



The pages which are missing were removed because they were advertisements.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 1/2
Januar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Anlässlich des Geburtstages Seiner Majestät **Königs Ludwig von Bayern** fand nachstehender Depeschenwechsel statt:

Seiner Majestät König Ludwig von Bayern

München.

Zum vierten Male jährt sich der Geburtstag Euerer Majestät in dieser schwersten und gewaltigsten Zeit unseres Vaterlandes. Armee und Marine haben durch ihre wuchtigen Schläge das feste Fundament geschmiedet für den Frieden, dessen Morgenrot nunmehr im Osten dämmert. Gott gebe, dass die Leitung des Reiches sich würdig zeige der glorreichen Führung unserer Truppen und dass die bange Sorge, die so viele der treuesten und besten deutschen Männer erfüllt, vom Vaterlande fortgenommen werde! Das ganze deutsche Volk blickt heute in Dankbarkeit und Vertrauen auf Euere Majestät. — Es weiss sich einig in dem aus tiefstem Herzen kommenden Wunsche, dass Gott der Herr Euerer Majestät das hohe Glück zuteil werden lasse, unserem siegreichen Volke einen Frieden zu bringen, würdig der unvergleichlichen Kriegstaten!

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Flamm, Vorsitzender.

An den Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt,
zu Händen des Vorsitzenden Herrn Geh. Regierungsrat Professor Flamm

Berlin-Charlottenburg.

Ihnen und dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sage ich besten Dank für die warmempfundenen Wünsche zu meinem Geburtstage. Mit Ihnen hoffe ich, dass mit Gottes Hilfe ein Frieden erstehe, der unserem Vaterland nach seinem heldenmütigen Kampfe eine gesicherte und starke Zukunft verbürgt.

Ludwig.

Minister v. Breitenbach über die Kanalpläne, insbesondere die Fortsetzung des Mittellandkanals

In der Sitzung des verstärkten Staatshaushaltsausschusses des Abgeordnetenhauses am 1. Februar lagen drei Kanalanträge vor.

Ein Zentrumsantrag, wonach die Königl. Staatsregierung ersucht wird, „zwecks Schaffung eines einheitlichen leistungsfähigen Wasserstraßennetzes in Preußen recht bald einen Plan für den weiteren Ausbau vorhandener Wasserstraßen und Wasserkräfte sowie für die Herstellung neuer Schiffahrtstraßen vorzulegen", wurde angenommen, desgleichen ein nationalliberaler Antrag, wonach die Regierung ersucht wird, „dem Landtage alsbald einen Entwurf zu unterbreiten für die Herstellung einer durchgehenden leistungsfähigen Wasserstraße von der westlichen Grenze Preußens bis zu seiner Ostgrenze". Ein fortschrittlicher Antrag, wonach die Regierung ersucht wird, „alsbald Mittel und Vorarbeiten für eine Nachregulierung der Weichsel auf preußischem Gebiet, den Bau des Malapane-Kanals, des Prosna-Warthe-Weichsel-Kanals, des Warthe-Netze-Kanals und des Ostkanals zur Verfügung anzufordern, wurde abgelehnt.

Zu den Kanalplänen gab der Minister v. Breitenbach (auszugsweise) folgende Erklärung ab:

Der weitestgehende Antrag ist nach meinem Empfinden der Antrag des Zentrums, der darauf abzielt, alle Vorbereitungen für einen Plan zu treffen, der ein umfassendes Wasserstraßenprogramm für Preußen mit Rücksicht auf die Wechselbeziehungen zum Reiche und wahrscheinlich auch zu den Verbündeten sicherstellt. Die Regierung wird zu einem so umfassenden Problem kaum Stellung nehmen können. Man wird abwarten müssen, wie sich unsere Zukunft gestaltet.

Der Antrag der Nationalliberalen enthält eine gewisse Begrenzung, er ist aber auch sehr weit gehend, weil er eine durchgehende leistungsfähige Wasserstraße vom Westen nach Osten verlangt, die an der französischen Grenze beginnt und an der kurländischen Grenze enden soll. Der Antrag läßt sich in eine Reihe von Einzelaufgaben zerlegen, bei denen eben wiederum das Moment der größeren oder geringeren Dringlichkeit eine entscheidende Rolle spielen wird.

Sooft ich im Ausschuß oder Plenum über die Frage der Kanäle gesprochen habe, habe ich mich auch zu der Frage der Kanalisierung von Mosel und Saar geäußert. Sie kennen meine Auffassung. Ich glaube, aus der Beurteilung der Frage der Moselkanalisierung ist mir eine große Kanalfeindschaft unterstellt worden, die sich zu solchen Anregungen verdichtete, wie sie ein nationalliberaler Abgeordneter gegeben hat, nämlich, daß im Interesse einer energischen und freieren Behandlung der Wasserstraßenprojekte die Wasserbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten abgetrennt werden müsse. Wer sich bemüht, die Sache objektiv zu betrachten, wird sich sagen müssen: eine Abtrennung der Wasserbauverwaltung vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten würde einen Rückschritt bedeuten.

Die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung ist nach der technischen Seite vollständig erledigt. Es kann nicht bestritten werden, daß die Kanalisierung von Mosel und Saar sich vom finanziellen Standpunkte aus rechtfertigen wird, wenn man sie lediglich unter wasserbaulichen Gesichtspunkten betrachtet. Ganz anders sieht es selbstverständlich aus, wenn man die Wirkungen der Kanalisierung auf die Eisenbahnfinanzen prüft. Ich gebe zu, daß diese Frage angesichts der ungeheueren Erfahrungen dieses Krieges unter politischen und militärischen Gesichtspunkten neu zu prüfen sein wird.

Betreffend die Frage der Fortsetzung des Kanals von Hannover zur Elbe hat uns der Krieg eine Reihe von Gesichtspunkten vor Augen geführt, die diesen Plan ganz zweifellos an die erste Stelle der dringlichen Wasserstraßenprojekte stellen; das wird von niemandem bestritten werden können, auch wenn er die Sorge hat, daß es durch die finanzielle Lage des Staates aufgehalten werden könnte. Ich kann keinesfalls anerkennen, daß die Friedenserfahrungen im Interesse einer Entlastung der Eisenbahnen das Projekt des Baues eines Kanals von Hannover zur Elbe als dringlich haben erscheinen lassen. Wenn wir bei großen Verkehrswellen in der Eisenbahnverwaltung den Ansprüchen nicht immer haben voll genügen können, so ist dies immer nur im Westen gewesen. Und doch ist hier erheblich durch den Rhein-Herne-Kanal nachgeholfen, wie seine Entwicklung gezeigt hat. Im Frieden hätten wir den Kanal von Hannover zur Elbe entbehren können, obwohl die frühere Stellungnahme der Regierung zu dem Projekt eines Mittellandkanals eine andere gewesen war. Die Vorlage von 1899 hat es erwiesen, daß sie in dem Bau eines Kanals vom Rhein zur Elbe eine vernünftige wirtschaftliche Lösung gesehen hat. Aber Sie wissen ja, daß der Kanal Rhein—Hannover im Wege des Kompromisses zustande gekommen ist und daß die Regierung es aus politischen Gründen für richtig und vernünftig gehalten hat, diesem Kompromiß nicht entgegen zu sein. Während des folgenden Jahrzehnts hat die Regierung sich auf den Standpunkt gestellt abzuwarten, welche praktischen Ergebnisse der Bau des Kanals bringen werde. Bei Beginn des Krieges lagen solche Erfahrungen noch nicht vor; der Krieg ist ein besserer Lehrmeister gewesen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn wir die Wasserstraße von Hannover zur Elbe während des Krieges in Betrieb gehabt hätten, der Betrieb auf den Eisenbahnen außerordentlich erleichtert gewesen wäre. Also hier liegen rein militärische und kriegswirtschaftliche Gesichtspunkte, natürlich auch rein wirtschaftliche — denn diese sind unter allen Umständen zu bejahen —, vor, die dieses Projekt in gewissem Sinne als dringlich erscheinen lassen.

Die Regierung ist nun im eigentlichen Sinne des Wortes loyal gewesen; sie hat, um den politischen Streit nicht fortzusetzen, das Projekt einstweilen nicht weiter verfolgt, ist aber unter dem Druck der Kriegserfahrungen erneut in Untersuchungen über die Ausführbarkeit des Kanals eingetreten, selbstverständlich ausgehend von den alten Projekten. Während des Krieges ist nun gegenüber der früher geplanten Kanallinie mit größter Dringlichkeit eine andere Linienführung von erheblicher Bedeutung von Beteiligten gefordert worden: das ist die Führung des Kanals auf einer südlichen Linie, die es ermöglicht, Peine und Braunschweig ohne einen Stichkanal anzuschließen, die Oschersleben berührt, das Gebiet erschließt und oberhalb Magdeburg in die Elbe mündet. Für dieses Projekt interessiert sich das Königreich Sachsen sehr lebhaft, während für die Linienführung im Sinne der alten Regierungsvorlagen — Verlängerung des Kanals in westlicher Richtung über Lehrte hinaus bis zur Elbe — Hamburg Interesse zeigt. Es ist den Regierungen, die wissen, daß jetzt Untersuchungen über die Linienführungen angeordnet sind, im April des vergangenen Jahres in Aussicht gestellt worden, daß ihnen seinerzeit vor der endgültigen Entscheidung zur Geltendmachung ihrer Wünsche und Auffassungen werde Gelegenheit gegeben werden.

Sie sehen also, daß das Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Frage seine ganze Aufmerksamkeit zuwendet. Aber das möchte ich bei allen diesen Fragen zu erwägen bitten, daß an eine wirkliche Förderung solcher Projekte jetzt gar nicht zu denken ist. Wir sind in einer Weise in unseren Arbeitskräften beschränkt, daß wir wirklich nur die allerdringlichsten Aufgaben, die uns täglich zuwachsen, erledigen können.

Ein nationaler Abgeordneter ist weiter auf den Ausbau der Oder-Weichsel-Wasserstraße gekommen, die heute für den Verkehr von 400-t-Kähnen ausgebaut und im Betrieb ist und in diesen Abmessungen dem Verkehrsbedürfnisse genügt, namentlich im Hinblick darauf, daß die Weichsel heute den Verkehr von Schiffen größerer Tragfähigkeit nicht zuläßt.

Für die Verbindung zwischen dem Pregel und der Memel bestehen heute noch keinerlei bestimmte Projekte.

Der fortschrittliche Antrag enthält ein umfassendes Ostprojekt. Was die Frage der Nachregulierung der Weichsel betrifft, so kann es sich nur um eine Niedrigwasserregulierung handeln. Was den Bau des Malapanekanals und des Prosna-Warthe-Netze-Kanals betrifft, so setze ich voraus, daß diese beiden Projekte wahlweise nebeneinandergestellt werden. Es wäre jedenfalls ganz undenkbar, hier zwei Parallelkanäle zu bauen. Mit großer Wärme wird die Herstellung des Oder-Warthe-Netze-Kanals betrieben. Es wird nicht zu bestreiten sein, daß die Ausführung eines solchen Kanals nützlich sein kann, insbesondere in Kriegszeiten. Ob aber solche Nützlichkeitserwägungen genügen werden, um dieses Projekt zur Ausführung zu bringen, ist mir zweifelhaft. Der Ausbau des Masurischen Kanals zu einem Kanal von größeren Abmessungen wird angestrebt, und zwar für 400-t-Schiffe. Es ist sogar gewünscht worden, diese Wasserstraße durch den Narew zur Weichsel fortzusetzen. Von diesem Projekt will ich nicht reden. Der gegebene Schiffahrtsweg für diesen Verkehr führt über die Weichsel und Nogat ins Frische Haff nach Königsberg. Ob es wirtschaftlich ist, dem Masurischen Kanal andere Abmessungen als die geplanten für 200-t-Schiffe zu geben, ist völlig zweifelhaft.

Damit komme ich zu dem Schlußprojekt, dem sogenannten Ostkanal. Die Regierung hat darauf aufmerksam gemacht, daß die scharfen Eingriffe in die Wasserführung zahlreicher Wasserläufe, die der Kanal in seiner Ost-West-Führung durchschneidet, weder nach der Richtung ihrer rechtlichen und wirtschaftlichen Zulässigkeit noch hinsichtlich der Kosten für Entschädigungen hinreichend gewürdigt sind. Es ist weiter vollständig unberücksichtigt geblieben, ob es angängig ist, das erforderliche Wasser dem Narewgebiet zu entnehmen. Es steht endlich auch außer Zweifel, daß der Kanal heute das Doppelte an Baukosten erfordert. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß dieses Projekt unter Umständen die für die Provinz Ostpreußen mindestens ebenso wichtige Frage der elektrischen Versorgung aufhalten und beeinträchtigen könnte.

Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen

(Abdruck aus dem „Zentralblatt der Bauverwaltung" Nr. 7/8 vom 19. Januar 1918.)

Bisher wurden die Abmessungen einer neuen oder zu verbessernden Wasserstraße meist nach örtlichen Verhältnissen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmengen derart festgesetzt, daß bei ihr ein möglichst günstiges wirtschaftliches Gesamtergebnis erzielt werden sollte.

Das war an und für sich eine gesunde Grundlage, führte aber wegen der dadurch bedingten Buntscheckigkeit zu Unzuträglichkeiten, nachdem durchgehender Verkehr sich in größerem Umfange ausgebildet hatte. Bei den Wasserbauten Preußens wurde daher in den letzten Jahrzehnten der Grundsatz befolgt, daß für die Abmessungen der Hauptwasserstraßen östlich der Elbe das 400-t-Schiff und für die westlichen Kanäle das 600-t-Schiff maßgebend sein sollte. Insbesondere erhielten die Schleusen östlich von Berlin etwa 57,5 m, diejenigen des Dortmund-Ems-Kanals 67 m nutzbare Länge. Größere Maße, namentlich bei Schleppzugschleusen, kamen indes vor; auch wurde entgegen der allgemeinen Regel der Hohenzollern-Kanal zwischen Berlin und Stettin in den Abmessungen der westlichen Kanäle ausgeführt.

Jetzt, wo die Erfahrungen des Krieges uns die Notwendigkeit der weiteren Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes dargetan haben, wo besonders die Forderung nach Vollendung des Mittellandkanals und nach Verbindung mit der Donau erhoben wird, muß die Frage der diesen Anlagen zu gebenden Abmessungen erneut geprüft werden.

Ein zusammenhängendes Fluß- und Kanalnetz Mitteleuropas sollte in seinen durchgehenden Hauptlinien so beschaffen sein, daß wirtschaftlich zweckmäßige Schiffe überallhin gelangen können. Es sind also gemeinsame, ausreichende Kleinstmaße für Kanäle und Schleusen, in gewissem Umfange auch für die Fahrtiefen der Flüsse festzustellen, die in besonderen Fällen wohl *über*-, aber nie *unter*schritten werden dürfen. *Vor Beginn der Bauten, ja vor ernstlicher Inangriffnahme der Vorarbeiten müssen die gemeinsamen Grundzüge der Entwürfe festgelegt sein.*

Hierzu eine Anregung zu geben, ist der Zweck dieser Ausführungen. Sie möchten zunächst eine allgemeine Erörterung über das technisch Zweckmäßige und wirtschaftlich Notwendige veranlassen, der dann vielleicht eine mündliche Verhandlung zu folgen hätte, die entweder von den beteiligten Regierungen oder aber von den zuständigen technisch-wirtschaftlichen Verbänden zu berufen wäre. Ich denke dabei in erster Linie an den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt im Verein mit den deutschen, österreichischen und ungarischen Abteilungen des internationalen ständigen Verbandes der Schiffahrtskongresse.

Der Versuch, einheitliche Mindestmaße festzulegen, ist bereits wiederholt gemacht, insbesondere seit dem Jahre 1873, als der Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt einen Kongreß deutscher Wasserbautechniker zusammenberief. Die Beschlüsse derartiger, auch zwischenstaatlicher Versammlungen und die Vorschläge einzelner, unter denen in erster Linie der frühere Generaldirektor der „Kette" *Bellingrath* genannt werden muß, haben wohl zur Folge gehabt, daß neuen Kanälen größere und zweckmäßigere Abmessungen gegeben wurden als bisher, sie haben aber allgemeine Bedeutung nie gewonnen. Die Schwierigkeiten lagen zunächst in der Sache selbst, sodann in dem stets sich verbessernden Eisenbahnwesen und endlich in den immer gewaltigeren Umfang annehmenden wirtschaftlichen Entwicklungen und Bedürfnissen.

In der Sache selbst kommt in Betracht, daß es der fortschreitenden Technik gelang, die Flüsse zu früher ungekannter Leistungsfähigkeit zu bringen, und dadurch der Anreiz geboten wurde, auch die verbindenden Kanäle immer größer auszugestalten. Dies war um so notwendiger, als die Fortschritte im Bau und Betrieb der Eisenbahnen trotz der gleichbleibenden Abmessungen der Spur und des lichten Raumes die Beförderungskosten fast ständig ermäßigten, so daß Schiffe und Wasserstraßen älterer, kleiner Bauart die Wettbewerbfähigkeit verloren. Endlich aber vermehrten sich das gewerbliche Leben und der Verkehr, namentlich in Deutschland, während der letzten 50 Jahre derart, daß dort, wo früher Hunderttausende von Tonnen bewegt wurden, jetzt ebenso viele Millionen in Frage kommen. Ist doch die Leistung der deutschen Binnenschiffahrt in nicht ganz 40 Jahren von 1875 bis 1913 von 2,8 auf rund 21 Milliarden Tonnenkilometer, d. h. fast auf das Achtfache, gestiegen. Diesen Verhältnissen entsprechend steigerten sich die Ansprüche an die Abmessungen der Wasserstraßen, und da ihnen die geregelten Flüsse bis zu einem gewissen Grade entsprechen konnten, ergab sich die Notwendigkeit, mit den Abmessungen der

Kanäle und Schleusen zu folgen. In Frankreich hat man sich der sonst nicht leicht einzudämmenden Entwicklung durch frühzeitige Festsetzung bestimmter Regelabmessungen entgegengestellt und dem 1879 genehmigten Freycinetschen Ausbauplan des französischen Wasserstraßennetzes das 300-t-Schiff zugrunde gelegt; bei uns kam es zu ähnlichen Bestimmungen, wie eingangs dargelegt, nur in beschränktem Umfange; in gewisser Beziehung war es auch gut, daß bindende Beschlüsse nicht zu früh gefaßt wurden.

Heute liegen die Verhältnisse aber doch anders. Zunächst können wir uns auf Grund der beim bisherigen Ausbau gewonnenen Erfahrungen ein ziemlich genaues Bild davon machen, wie weit man die Leistungsfähigkeit unserer wichtigsten Flüsse im Ober- und Mittellauf noch steigern kann. Sodann scheinen die bisher immer gesunkenen Eisenbahnbetriebskosten an ihrer unteren Grenze angelangt zu sein. Endlich können die berechtigten Ansprüche des Verkehrs und des Erwerbslebens an die Leistungsfähigkeit und Billigkeit der Wasserstraßen einigermaßen zutreffend abgeschätzt werden. Jedenfalls sind die Verhältnisse jetzt so weit geklärt, daß es wichtiger ist, endlich Mindestabmessungen, die in der Regel auch nach oben innezuhalten und nicht zu überschreiten sind, festzustellen, als noch weiter zu warten, während inzwischen wieder neue Wasserstraßen nach beliebigen und voneinander abweichenden Grundsätzen erbaut werden. Dann würde es mit der Einheitlichkeit endgültig vorbei sein, während es heute noch möglich ist, mit einigen Beschränkungen und unter Aufwendung vertretbarer Kosten zu einer annähernden Einheitlichkeit zu gelangen.

Die bisherige Entwicklung der Kanal- und Schleusenabmessungen möge aus folgender, nicht erschöpfender, aber die wesentlichsten Staffeln kennzeichnender geschichtlicher Darstellung ersehen werden.

Im Jahre 1846 wurde der Finow-Kanal mit neuen Schleusen versehen, die bestimmungsgemäß Schiffe von 170 t, tatsächlich aber solche von 200 t Tragfähigkeit durchließen. 1873 empfahl der Technikerkongreß in Berlin Schiffe von etwa 300 t; die gleichen Abmessungen sollte der Elbe-Spree-Kanal nach dem Plane von 1874 haben. In einer amtlichen „Denkschrift, betreffend die im preußischen Staate vorhandenen Wasserstraßen" von 1877 wurden für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal 350-t-Schiffe verlangt. Bellingrath empfahl in seinem grundlegenden Werke „Studien über Bau- und Betriebweise eines deutschen Kanalnetzes" 1879 ebenfalls 350-t-Kähne; die Dortmund-Ems-Kanal-Vorlagen von 1882 und 1886 sahen 500 t vor; beim Bau wurden die Abmessungen so vergrößert, daß gegen 1890 bereits 600 t als maßgebend, auch für sonstige neue Kanäle des Westens, bezeichnet und gefordert wurden. Weiteres Drängen der Beteiligten führte dazu, daß die Wassertiefe des Dortmund-Ems-Kanals vergrößert wurde und tatsächlich für 750-t-Schiffe ausgenutzt wird. Für den Ems-Weser-Kanal 1905 waren annähernd gleiche Abmessungen vorgesehen; sie wurden aber während des Baues noch etwas vergrößert. In Oesterreich gründete man die Wasserstraßenvorlage des Jahres 1901 auf Donaukähne von 670 t Tragfähigkeit. Rechnerische Untersuchungen, die im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1908 angestellt wurden, ergaben unter den weiter fortgeschrittenen Verhältnissen die Zweckmäßigkeit von 1000-t-Schiffen. Abgesehen von einigen an Rhein und Elbe grenzenden Kanälen (Rhein-Herne-Kanal, Mainkanalisierung, Elbe-Trave-Kanal), die bereits Schiffen von mehr als 1000 t Tragfähigkeit Zugang gewähren, paßt sich dem auch die neue bayerische Vorlage für den Donau-Main-Kanal an, in der sogar von 1200 t gesprochen wird, ohne daß indes genaue Kanal- und Schleusenabmessungen angegeben sind, mit Ausnahme der Wassertiefe in der Mitte von 3,6 m und der Wasserspiegelbreite von 38 m. Trägt man die Entwicklung der Schiffstragfähigkeit in den letzten 70 Jahren zeichnerisch (Abb. 1) auf, so sieht man das andauernde Bestreben, die Ladefähigkeit zu steigern; Erfahrung und Wissenschaft zeigen einwandfrei, daß kein geringeres als das 1000-t-Schiff als Regel für die neuen verkehrsstarken Verbindungskanäle Mitteleuropas gefordert werden muß. Der Rhein, die Elbe und die Donau unterhalb Wiens sind schon heute für solche Fahrzeuge, zum Teil für viel größere, geeignet; die Weser wenigstens unterhalb Minden, die Oder, die Weichsel und die Donau bis Regensburg können durch entsprechenden Ausbau und durch weitere Anlage von Talsperren dahin gebracht werden, daß auf ihnen 1000-t-Schiffe verkehren können, wenn auch nicht stets mit vollem Tiefgang. Je länger die Beförderungswege werden, um so wertvoller sind große Abmessungen. Wie auf See in der kurzen Küstenschiffahrt kleinere, in der langen Ozeanfahrt aber große Dampfer Verwendung finden, so ist es auch bei der Binnenschiffahrt, und die entsprechende Forderung wird um so berechtigter, wenn durch neue Kanäle die Wasserstraßen Deutschlands nicht nur unter sich, sondern auch mit der Donau bis nach Rumänien hin verbunden sein werden. Dann sind Wege von einer Ausdehnung zurückzulegen, an die unter jetzigen Umständen gar nicht zu denken ist. Nach meinen Untersuchungen über „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals", die im wesentlichen auch heute noch Geltung haben, berechnen sich die reinen Schiffahrtskosten eines Gütertonnenkilometers bei voller Hin- und ein Fünftel Rückfracht nach den Formeln:

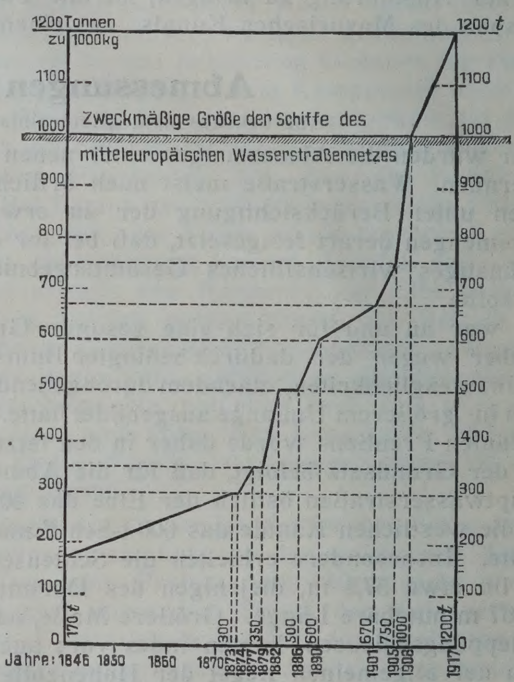


Abb. 1. Das Wachsen der Kanalschiffgrößen in Deutschland während der letzten 70 Jahre.

$\frac{90}{n}$[1] + 0,30 Pf. bei 600-t-Schiffen

$\frac{90}{n}$ + 0,23 „ „ 1000-t-Schiffen

oder bei Annahme verkürzter Liegezeiten für Löschen und Laden

$\frac{45}{n}$ + 0,30 Pf. bei 600-t-Schiffen

$\frac{45}{n}$ + 0,23 „ „ 1000-t-Schiffen.

Der Unterschied zugunsten des 1000-t-Schiffes beträgt also in jedem Falle 0,07 Pf./tkm oder je nach Länge des

[1]) n ist die Betriebslänge der zurückzulegenden Einzelreise in Kilometern.

Reiseweges und der Liegezeiten etwa 10 bis 20 v. H. der reinen Schiffahrtkosten eines 600-t-Kahnes.

Der zu erwartende Gewinn ist also schon an und für sich erheblich. Verkehren auf einer in Betracht kommenden Wasserstraße beispielsweise jährlich 5000000 t, so werden auf jedes Kilometer Betriebslänge

$$\frac{0{,}07 \cdot 5000000}{100} = 3500 \; M$$

an Schiffahrtkosten gespart. Das entspricht mit 5 v. H. kapitalisiert einer Summe von 70000 M, die für 1 km Betriebslänge des Kanals für Bau und Unterhaltung in wirtschaftlicher Weise mehr aufgewendet werden können, wenn dieser Kanal statt für 600-t-Schiffe für solche von 1000 t Tragfähigkeit ausgebaut werden soll.

Fast noch wichtiger ist es aber, daß dann Schiffsgefäße für den Durchgangsverkehr geschaffen werden, die nicht nur auf den Kanälen und kleineren Strömen, sondern auch auf den bedeutendsten Binnenwasserstraßen Mitteleuropas, dem Rhein, der Elbe und der Donau, wirtschaftlich sind. Noch größere Schiffe haben weitere Ermäßigungen der Schiffahrtkosten zur Folge. Sie sind aber nicht annähernd mehr so erheblich wie bei der Steigerung der Tragfähigkeit von 600 auf 1000 t und würden nur unter besonderen Verhältnissen die erhöhten Baukosten rechtfertigen. Diese vermehren sich bei noch größeren Schiffen stark. Das kommt hauptsächlich daher, daß dann eine größere Breite des Kanals und der Schleusen erfordert wird. Dadurch werden nicht nur die Kosten der letzteren gesteigert, sondern besonders auch die Menge der Erdarbeiten, die Lichtweite der Brücken, die Länge der Drücker usw., so daß es bei den zurzeit obwaltenden Verhältnissen und zu erwartenden Verkehrsmengen kaum empfohlen werden kann, bei längeren, durchgehenden Kanallinien über das 1000-t-Schiff hinauszugehen. Die Festsetzung ausreichender Schiffsabmessungen für die die Stromgebiete verbindenden Kanäle wird übrigens das Bestreben nach Verwendung noch größerer Kähne auf einzelnen, besonders leistungsfähigen Strömen eindämmen und helfen, eine möglichst einheitliche Flotte für das gesamte mitteleuropäische Binnenschiffahrtsnetz zu schaffen.

Schon die durch Einführung des 1000-t-Schiffes entstehenden Mehrkosten in Bau und Unterhaltung müssen beschränkt werden, damit auch eine unmittelbar nachweisbare Wirtschaftlichkeit gewährleistet wird. Wie dies möglich ist und wie die vorhandenen Kanäle und Flüsse den gesteigerten Anforderungen in zweckmäßiger und billiger Weise angepaßt werden können, soll im folgenden erörtert werden.

Zunächst muß festgestellt werden, welche Abmessungen zweckmäßige, für Kanäle und Flüsse gleichzeitig geeignete Schleppkähne von 600 t und 1000 t Tragfähigkeit haben. Auf dem Ems-Weser-Kanal sind zugelassen

1. Schiffe von 67 m Länge, 8,2 m Breite[2]) u. 1,75 m Tiefgang,
2. „ „ 67 „ „ 9,2 „ „ „ 1,50 „ „

Ausnahmsweise dürfen auch Fahrzeuge bis 80 m Länge den Kanal benutzen; die Schleusen von wenigstens 85 m Länge, die sonst für Aufnahme eines 65 m langen Kahnes nebst Schleppdampfer genügen, gestatten es. Bewähren sich 80 m lange Kähne, woran kaum zu zweifeln ist, so werden sie später voraussichtlich ohne Einschränkung zugelassen werden können.

Daß neben den eigentlichen 8,2 m breiten Kanalkähnen auch solche von 9,2 m Breite mit entsprechend geringerem Tiefgang vorgesehen sind, hat seinen Grund darin, daß diese Fahrzeuge auch die von dem Kanal berührten Flüsse, zurzeit also die Weser, später auch die Elbe, mit Nutzen sollen befahren können, obgleich die Ströme zeitweise geringere Tiefe als die Kanäle aufweisen. Hierfür ist die Querschnittsform des Kanals so gewählt, daß die breiteren, aber flacheren Flußschiffe gleiche Bewegungsfreiheit in der Wasserbreite wie die schmaleren Kanalschiffe finden. Der breitere und flachere Kahn wird daher bei Abwägung aller Vor- und Nachteile voraussichtlich die Regelform eines zusammenhängenden, aus Kanälen und Flüssen bestehenden Wasserstraßennetzes bilden.

Die Beteiligten wünschen, daß der Tiefgang der 8,20 m breiten Schiffe auf 2 m erhöht werde, d. h. so, wie es beim Dortmund-Ems-Kanal für solche Fahrzeuge zugelassen ist, die mit 4 km statt sonst mit 5 km stündlicher Höchstgeschwindigkeit geschleppt werden. Dem würde es entsprechen, wenn die 9,2 m breiten Schiffe 1,75 m eintauchen dürften. Die Tragfähigkeit (T) der Schleppkähne in Tonnen zu 1000 kg berechnet sich nach der Formel

$$T = 0{,}9 \cdot L \cdot B \cdot (t_b - t_l),$$

wobei L die Länge über alles, B die Breite ohne Scheuerleisten, t_b der Tiefgang im beladenen und t_l derjenige im leeren Zustande — alles in Metern ausgedrückt — bedeutet. Für mittelschwere Fluß- und Kanalschiffe kann man $t_l = {}^1/_5\, t_b$ setzen, so daß dann die Formel lautet:

$$T = 0{,}9 \cdot L \cdot B \cdot 0{,}8\, t_b = 0{,}72\, L B t_b.$$

Man erhält dann, wenn für Scheuerleisten — reichlich gerechnet — 0,2 m von der zulässigen Breite abgezogen werden, für die jetzt zugelassenen Ems-Weser-Kähne

zu 1. rd. 650 t (8,2 m breite Kanalschiffe),
zu 2. rd. 630 t (9,2 m breite Flußschiffe).

Bei 80 m Länge, die allerdings für 8,20 m breite Kähne kaum in Frage kommt, steigert sich T

zu 1. auf rd. 810 t,
zu 2. auf rd. 780 t.

Erhöht man den Tiefgang der Kähne auf 2 bzw. 1,75 m, so erhält man

a) bei 67 m langen Kähnen
zu 1. rd. 750 t,
zu 2. rd. 740 t;

b) bei 80 m langen Kähnen
zu 1. 920 t,
zu 2. 910 t.

Tatsächlich laden auch die 67 m langen Kähne des Dortmund-Ems-Kanals bei 2 m Tiefgang 750 t.

Bei 2 m Tiefgang und dünnen Scheuerleisten würden 80 m lange und 9,2 m breite Kähne genau 1053 t, also mehr als

1000 t

tragen.

Da eine Länge von 80 m zu 9,2 m Breite etwas groß ist, kann man sie, um 1000 t gerade zu erreichen, auf 76 m ermäßigen, d. h. auf das Höchstmaß, das augenblicklich für die Elbe gilt. Für die Bestimmung der Schleusenabmessungen empfiehlt es sich aber, bei dem etwas größeren abgerundeten Maße von 80 m zu bleiben.

Man hat also in der einfachen hier geschilderten Reihe die Entwicklung des westdeutschen 600-t-Schiffes zu einem solchen von 1000 t Tragfähigkeit. Die vorhandenen Kanalquerschnitte und Schleusenabmessungen (Schleppzugschleusen 165 m nutzbare Länge, 10 m Breite, mindestens 3 m Drempeltiefe; Einzelschleusen 85 m Länge bei sonst gleichen Abmessungen) gestatten schon heute den Verkehr dieser 1000-t-Schiffe, wenn auch mit vermindertem Tiefgang; sie können also nötigenfalls ohne Veränderung in ein allgemeines Wasserstraßennetz für 1000 t Tragfähigkeit einbezogen werden. Dazu wird es nur der ohnehin beabsichtigten Abflachung und Verbreiterung einiger scharfer Krümmungen am Dortmund-Ems-Kanal bedürfen, um den regelmäßigen Durchgang von 80 m langen Kähnen zu erleichtern. Sogar die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit von 1000 t läßt sich voraussichtlich ermöglichen. Dabei soll stets von dem ohne Scheuerleisten 9 m breiten Schiff ausgegangen werden, das Kanäle und Flüsse gleichmäßig gut befahren kann. Der Ems-Weser-

[2]) einschließlich Scheuerleisten.

Kanal hat den in Abb. 2 dargestellten Querschnitt von 65,5 qm wasserbenetzter Fläche, der Dortmund-Ems-Kanal einen solchen von 59,15 qm (Abb. 3).

Das Verhältnis $\frac{\text{Wasserquerschnitt}}{\text{Schiffquerschnitt}} = n$ bei 8 m breiten Kähnen ist auf dem

	Ems-Weser-Kanal	Dortmund-Ems-Kanal
Schifftiefgang 2 m:	—	$\frac{59,15}{16}$ = rd. 3,8 m,
„ 1,75 m:	$\frac{65,5}{14}$ = rd. 4,7 m,	$\frac{59,15}{14}$ = rd. 4,2 m.

Läßt man die 2 m tief gehenden Kähne des Dortmund-Ems-Kanals beiseite, da sie einen verhältnismäßig zu großen Eintauchungsquerschnitt haben und deshalb auch nicht mit der erwünschten regelmäßigen Geschwindigkeit von 5 km/Std. fahren dürfen, so ergibt sich beim Dortmund-Ems-Kanal n zu 4,2: ein Maß, das auch nach sonstigen Beobachtungen als zweckmäßig betrachtet wird. Schiffe von 9 m Breite (ohne Scheuerleisten) und 2 m Tiefe, also 18 qm Tauchquerschnitt, bedürfen also eines Wasserquerschnitts von 4,2 : 18 = 75,6 qm. Dieser läßt sich beim Ems-Weser-Kanal dadurch erreichen, daß er ständig bis zum Höchststande gefüllt wird. Man hat dann einen wasserbenetzten Querschnitt von 81,5 qm, also reichlich. Der Unterschied vom gewöhnlichen zum höchsten Wasserstand war gewählt, um zeitweise Speisewasser für dürre Zeiten aufspeichern zu können. Hierfür ist der Raum nach den gemachten Erfahrungen indes nicht nötig; er hat sich bis zu gewissem Grade als nützlich bei starkem Winde erwiesen, denn auf der 135 km langen schleusenlosen Strecke des Ems-Weser-Kanals von Achmer bis Vahrenwald hat sich bei starkem westlichen Winde eine Ueberhöhung des Wasserstandes von 24 cm am östlichen Kanalende bei ebensolcher Absenkung im westlichen Teil ergeben, wobei sich ein Höchstgefälle von etwa 1 : 200 000 ausbildete. Nach Feststellungen des Geheimen Baurats F r a n k e von der Kanalbaudirektion Hannover hat sich aber gezeigt, daß die Strecke ohne Schädigung der Schiffahrt bei starkem Sturm durch Herablassen der mehrfach vorhandenen Sicherheitstore in kürzere Strecken geteilt und dadurch Anstau wie Absenkung auf 18 cm ermäßigt werden können. Um dieses Maß darf aber der Kanalspiegel zeitweise erhöht oder erniedrigt werden, ohne daß die Höhe unter den Brücken oder der wasserhaltende Querschnitt sich in unzuverlässiger Weise vermindern. Eine ähnliche Absenkung genügt auch, um das notwendige Gefälle herzustellen, das zeitweise im Kanal nötig ist, um Hochwasser kleinerer Bäche, die vom Kanal aufgenommen werden sollen, abführen zu können. Bedenken gegen die Standfähigkeit der Dämme, weil sie später d a u e r n d den höheren Wasserdruck aufnehmen sollen, werden nach zehn Jahren — eher tritt die Notwendigkeit nicht heran — nicht mehr bestehen oder müssen dann durch Dammverstärkungen beseitigt werden.

Aehnlich liegen die Verhältnisse am Dortmund-Ems-Kanal zwischen Herne—Dortmund und Bevergern im Zuge des Rhein-Weser-Elbe-Kanals. Auch hier ist ein Ueberstau von 0,50 m vorgesehen, der zurzeit bis etwa 20 cm ausgenutzt wird. Nötigenfalls sind später an einzelnen Stellen Dammverstärkungen nötig und außerdem eine geringe Umgestaltung des inneren Querschnitts auf die in Abb. 3 gestrichelt angegebene Weise mit Steinabdeckung der neu herzustellenden Böschung 1 : 2 bis zur Kanalsohle. Durch diese Umgestaltung im Verein mit der Wasserspiegelhaltung würde der wasserhaltende Querschnitt auf rd. 75 qm gebracht, d. h. fast genau auf das oben für den Ems-Weser-Kanal als erforderlich bezeichnete Maß. 9 m breite und 2 m eintauchende Kähne finden dann in Schiffbodenhöhe einen ausreichenden Spielraum von 6 m oder abzüglich der Steinschüttung von mehr als 5 m. Alle Brücken über dem berührten Teil des Dortmund-Ems- und Ems-Weser-Kanals liegen auch nach Erhöhung des Wasserspiegels noch mindestens 4 m über dem letzteren, was auch für 1000-t-Schiffe genügt, wie unten noch besonders nachgewiesen werden wird.

Damit ist gezeigt, daß auf dem wichtigsten neuen Kanal Preußens die Möglichkeit vorhanden ist, demnächst 1000-t-Schiffe nicht nur durchzuführen, sondern auch voll zu beladen. Auch auf der Strecke Bevergern—Emden können 1000-t-Schiffe verkehren; zur Erhöhung des Wasserspiegels um 0,50 m müßten aber gewisse Arbeiten vorgenommen, insbesondere die Brücken gehoben werden. Der Berlin-Stettiner Kanal, der Oder-Spree-Kanal und die Oder-Weichsel-Verbindung bedürfen vor allem längerer

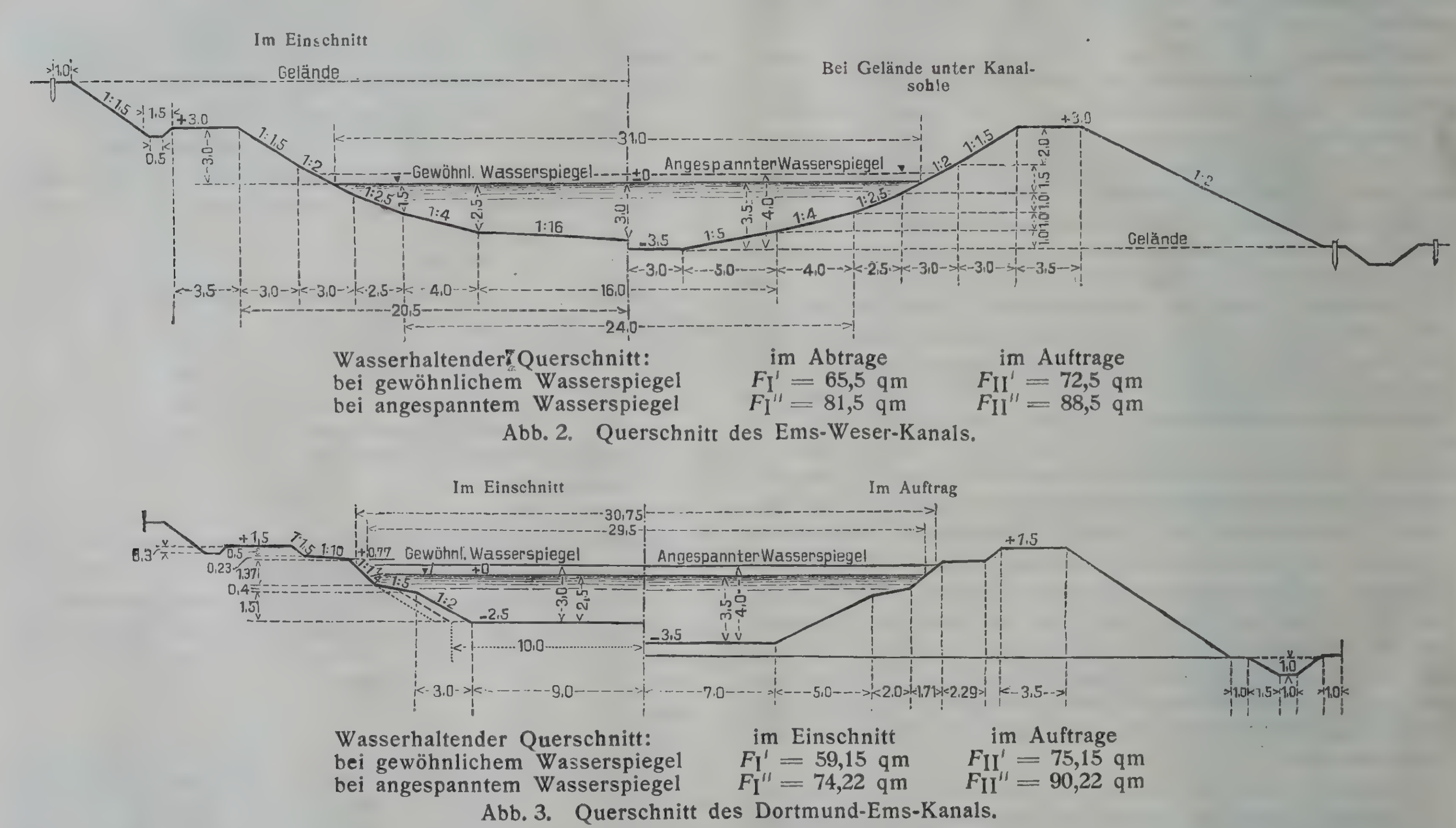


Abb. 2. Querschnitt des Ems-Weser-Kanals.

Abb. 3. Querschnitt des Dortmund-Ems-Kanals.

Schleusen, die bei der Anlage von Schleppzugschleusen, wie sie der Oder-Spree-Kanal demnächst bedingen wird, von selbst gewonnen würden. Die obere Oder weist bereits überall Schleppzugschleusen von 180 m Länge und 9,6 m Torweite auf, so daß auch hier 1000-t-Schiffe verkehren können. Der Elbe-Trave-Kanal besitzt bereits ausreichende Schleusen von 80 m Länge und 12 m Breite; diejenigen des kanalisierten Mains sind noch größer. Die neuen Weserschleusen bei Hemelingen und Dörverden übertreffen mit 350 m Länge und 12,50 m Weite alles Sonstige, und die bei Hameln und Münden geplanten Neubauten reichen ebenfalls aus; selbst die vor einigen Jahren erneute Schleuse in Kassel hat trotz ihrer abgelegenen Lage schon die Regelabmessungen von 85 m Länge und 10 m Breite erhalten. Auch am Oberrhein sind Schleusen von mehr als 200 m Länge und 11 bis 12 m Weite geplant. Man sieht, daß schon jetzt in Deutschland viel vorhanden oder vorbereitet ist, was in den Rahmen des 1000-t-Netzes hineinpaßt.

Auf den freien Strömen begegnet die Verwendung von 1000-t-Kähnen in der Regel viel geringeren Schwierigkeiten als auf engen Kanälen. Scharfe Krümmungen sind zwar für lange Schiffe, namentlich bei Kreuzungen, hinderlich; bei Regelungen müssen daher Krümmungen unter 400 m Halbmesser möglichst vermieden werden. Läßt sich das ausnahmsweise nicht erreichen, so ist für genügende Verbreiterung des Querschnitts zu sorgen, ebenso wie man Kanäle in schärferen Krümmungen erweitert. Bei natürlichen Wasserläufen begegnet das meist keiner Schwierigkeit, zumal das Fahrwasser ohnehin erheblich breiter ist als bei Kanälen. Unter 30 m Sohlen- und etwa 50 m Spiegelbreite darf man bei Flüssen mit großem Verkehr nicht gehen, während diese Abmessungen bei Kanälen 18 und 30 m nur selten und wenig überschreiten. Daraus ergibt sich, daß Flüsse der Breite der Schiffsgefäße kaum je Grenzen ziehen; lediglich die Fahrtiefe mangelt zeitweise, so daß die Verwendung großer Schiffe unwirtschaftlich werden kann. Trotzdem findet man — ganz abgesehen vom Rhein — auf der Elbe schon Kähne von 1200 t Tragfähigkeit, auf der kleinen Weser solche von 750 t, ja kürzlich sah ich auf dem Rhein-Herne-Kanal ein nach Bremen bestimmtes Fahrzeug von mehr als 800 t Ladungsvermögen. Auf der Oder hinderten bisher die kleinen, nur für sogenannte 400-t-Kähne geeigneten Schleusen der oberen kanalisierten Strecke die weitere Entwicklung, und ähnlich war es auf der Weichsel wegen des ungeregelten Zustandes des polnischen Stromlaufes und wegen der kleinen Schleusen von Einlage und in der Oder-Weichsel-Verbindung. Immerhin bieten die meisten großen Flüsse den 1000-t-Schiffen die Durchgangsmöglichkeit, während die wirtschaftliche Ausnutzung von einer weiteren Vertiefung des Fahrwassers abhängt. Letztere muß aber angestrebt werden, mag es sich um die Verwendung von 1000- oder 600-t-Kähnen handeln. Das ist überhaupt das Wichtige und Kennzeichnende der Frage: Die Ausgestaltung einer Wasserstraße für 1000-t-Schiffe braucht sich bei geeigneter Wahl von Breite und Tiefgang der Fahrzeuge von einer solchen für 600-t-Schiffe nur wenig zu unterscheiden.

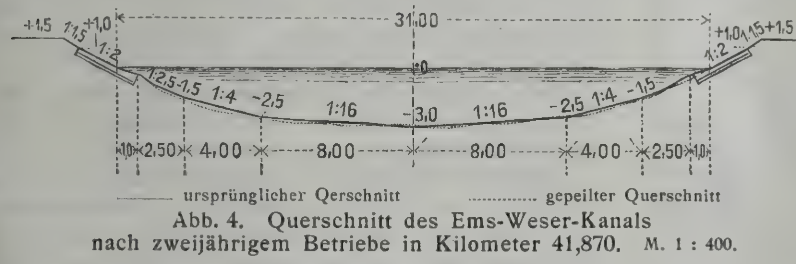


Abb. 4. Querschnitt des Ems-Weser-Kanals nach zweijährigem Betriebe in Kilometer 41,870. M. 1 : 400.

Wie werden nun unter Beachtung des bisher Gesagten und der bei den neuen preußischen Kanälen gemachten Erfahrungen Form und Abmessungen der jetzt geplanten Hauptwasserstraßen sein können?

Die Abmessungen der Schleusen am Rhein-Weser-Kanal genügen ohne jede Aenderung. 165 m lange Schleppzug- und 85 m lange Einzelschleusen bei 10 m Torweite und 3 bis 3,5 m Drempeltiefe lassen 1000-t-Kähne von 80 m Länge, 9,2 m Breite und 2 m Eintauchung bequem durch. Um zum gleichzeitigen Durchschleusen eines Schleppdampfers Raum zu gewähren, könnte es sich empfehlen, die Längenmaße um je 15 m, d. h. auf 180 und 100 m zu erhöhen. Erfahrungsgemäß hat es auch kein Bedenken, die Kanalschleppzüge aus dem Dampfer und drei statt zwei Schleppkähnen zusammenzusetzen, wie es bisher meist üblich war. Man kommt dann zu Schleppzugschleusenlängen von rd. 270 m Länge. Für stark befahrene Kanäle sollte man damit rechnen, namentlich wenn die Zahl der Schleusen eine geringe ist.

Auch die Form des muldenförmigen Kanalquerschnitts am Ems-Weser- und Hohenzollern-Kanal hat sich bisher, wie vergleichende Aufnahmen erwiesen haben, trotz des Dampferverkehrs bewährt und kann für neue Kanäle beibehalten werden. Empfohlen sei nur, das Böschungsstück des Ems-Weser-Kanals, das bisher ungedeckt mit 1:2,5 geneigt war, in gutem standfähigen Boden auf 1:3 abzuflachen und dort, wo mit leichterem Boden namentlich im Grundwasser zu rechnen ist, ganz ausfallen zu lassen, so daß dann die durch Steinschüttung gedeckte Neigung 1:2 sich unmittelbar auf die Neigung 1:4 aufsetzt (Abb. 4). In besonders weichem, wasserdurchzogenem oder unter Wasserdruck stehendem Boden sind noch andere Querschnittsformen oder Böschungsvorrichtungen zu verwenden, äußerstenfalls u. a. eine volle Auskleidung des Querschnitts mit Matten und aufgeschütteter Steindecke. Zu einer vollständigen Deckung des Kanalquerschnitts mit steinigem Baustoff kommt man vielleicht ohnehin mit Rücksicht auf unbedingten Schutz der Sohle und Böschungen gegen Angriffe der Schiffsschrauben. Man hat schon jetzt in diesem Sinne weitgehende Maßnahmen getroffen. So z. B. dürfen die Dampfer nur so weit eintauchen, daß noch 1 bis 1,5 m Wasser unter der Schraube vorhanden ist; auf dem Hohenzollern-Kanal ist die Maschinenstärke auf 60 PS beschränkt und auf dem Rhein-Weser-Kanal sind Doppelschrauben- und besonders Doppelruderdampfer trotz der mit diesen Fahrzeugen verbundenen Mehrkosten und Unbequemlichkeiten verwendet. Auch die Flammsche Ruderplatte ist versuchsweise eingeführt. Vielleicht sind alle diese Maßnahmen nur als gutgemeinte und technisch bemerkenswerte Staffeln zu dem Endergebnis anzusehen, das Kanalbett so auszugestalten, daß Strömungen und Schraubenangriffe es überhaupt nicht zu beschädigen vermögen. Das führt dazu, die Kanalsohle, zunächst wenigstens an den besonders zu schützenden Stellen, mit grobem Kies, Schotter, Schotterabfall oder Steinen ganz auszukleiden, wie es bereits Prietze in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ 1908, S. 32 vorgeschlagen hat. In den Dichtungsstrecken wird die Tonlage ohnehin durch eine 30 cm starke Sandschicht gedeckt. Wird diese Sandschicht durch die genannten gröberen Stoffe ersetzt, so ist dem Uebel endgültig abgeholfen. Kies und Schotterabfall sind oft billig zu haben; ein derartiger Schutz mag daher nur mit etwa 30 M. Mehrkosten für 1 m Kanallänge verbunden sein oder, wenn einstweilen nur die Dichtungsstrecken geschützt werden sollen, mit durchschnittlich 15000 M. für 1 km der gesamten Kanalstrecke.

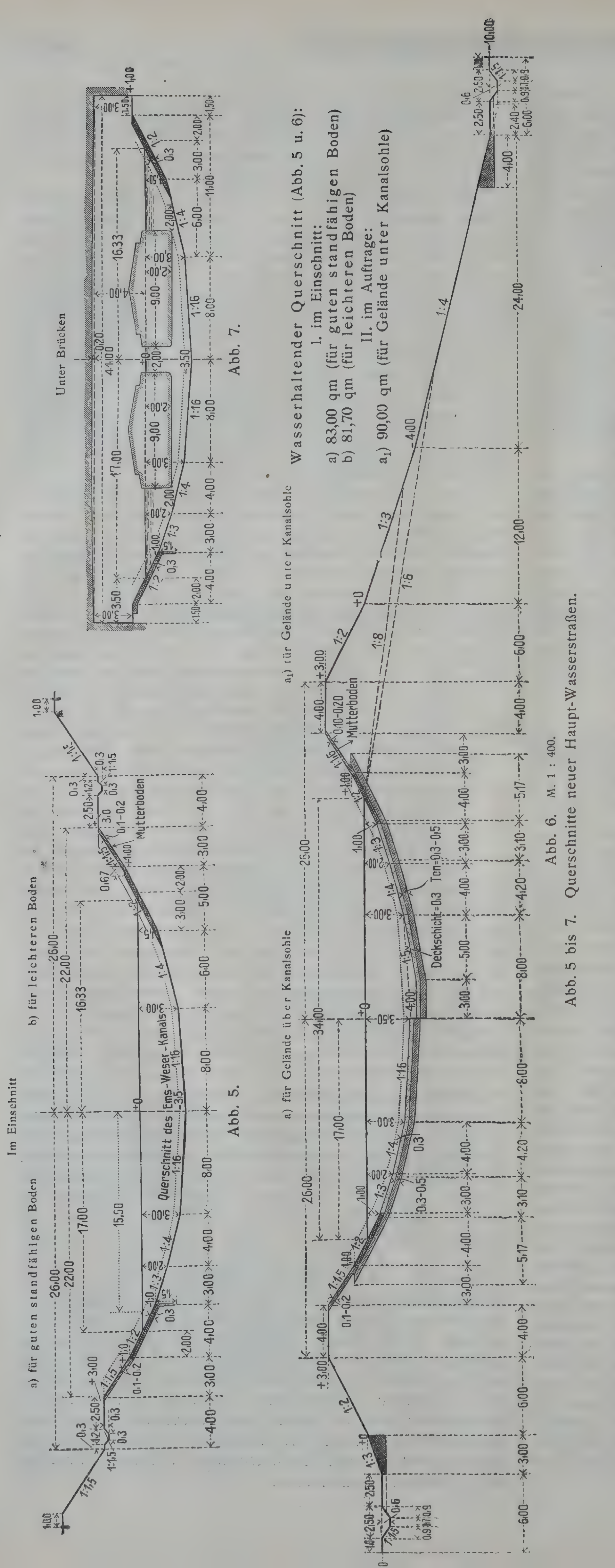


Abb. 5 bis 7. Querschnitte neuer Haupt-Wasserstraßen.

Statt des wechselnden Wasserspiegels wird ein fester, in Höhe des angespannten eingeführt, wodurch die Kanaltiefe an den Seiten der Sohle auf 3 m und in der Mitte auf 3,5 m wächst. Dabei ist auf Grund der gemachten Erfahrungen die Steindeckung 1 m unter und 1 m über dem Wasserstande anzubringen und bei leichterem Boden nicht in den fertiggestellten Erdquerschnitt einzukoffern, sondern auf ihn aufzuschütten, indem sich der Fuß auf die Böschung 1 : 4 einfach auflegt. Durch etwaige Nachschüttungen können der Fuß und die darüberliegenden Steinböschungen hinreichend erhalten werden.

Damit durch die vorgenommenen Veränderungen die Kosten gegen die bisherige Ausführung wenig wachsen, ist die größere Breite, die der Kanalbau erfordern würde, in Einschnitten durch Verschmälerung des bisher 3,5 m breiten Leinpfades auf 2,5 m wieder einzubringen; die Mehrleistung an Erdarbeiten beträgt dabei bis zur Leinpfadoberkante nur rd. 21 qm, und die bisherige Brückenweite in geraden Strecken von 41 m zwischen den Widerlagern wird nicht vermehrt. In Dammstrecken ist eine Schmälerung der Leinpfadbreite nicht zu empfehlen, vielmehr ist eher eine Verstärkung erwünscht, was meist ohne Kostenvermehrung möglich ist und noch näher erörtert werden soll. Die Einschränkung der Leinpfadbreite in Einschnitten ist unbedenklich, denn sie ist für den ohnehin meist nicht in Betracht kommenden elektrischen Treidelbetrieb noch ausreichend und kann nötigenfalls später durch Ueberdeckung des Randgrabens und unter den Brücken durch steilere Kanalböschungen vermehrt werden.

Die Kanaldämme in Auftragstrecken werden, ebenfalls auf Grund gemachter Erfahrungen, bei etwa 4 m oberer Breite in 3 m Höhe über Wasserspiegel so zu gestalten sein, daß die äußere Böschungsneigung unterhalb der Wasserspiegelhöhe von 1 : 2 allmählich auf 1 : 4 abgeflacht wird. Dadurch wird es ermöglicht, daß eine vom Wasserspiegel in Neigung 1 : 6 oder 1 : 8 nach außen gerichtete Linie meist noch im Dammkörper die Geländeoberfläche schneidet. Der Dammfuß ist aus Schotterabfall oder Steinen zu schütten, so daß Wasser durchtreten, aber Schüttboden nicht ausgespült werden kann. Die Seitengräben sind so weit vom Dammfuß abzurücken, daß durch sie keine künstliche Erhöhung des Dammes verursacht wird.

Die Dichtung in solchen Strecken, in denen der Kanalwasserspiegel über dem Grundwasser liegt, ist bei gutem Ton 30 bis 50 cm stark zu machen, und zwar in allen Fällen, in denen die Kanalsohle über Geländehöhe liegt, 60 cm. Mehr scheint anderseits nicht nötig, auch nicht bei hohen Dämmen, obgleich man hier gern aus gesteigertem Sicherheitsbedürfnis stellenweise noch weiter gehen wird.

Boden zu starken und als Windschutz wirkenden hohen Kanaldämmen wird meist aus den Einschnittmassen zur Verfügung stehen, um so mehr, als es sich empfehlen wird, den Kanal tiefer ins Gelände einzuschneiden, als bisher vielfach üblich war. So z. B. ist die Wasserspiegellinie des Ems-Weser-Kanals im allgemeinen so zur Geländehöhe gelegt, daß Auf- und Ab-

trag sich ziemlich deckten, und zwar, roh gerechnet, etwa in Geländehöhe. Es wird sich aber empfehlen, den Kanalwasserstand etwa dem Grundwasserspiegel anzupassen oder ihn noch etwas tiefer zu legen. Nimmt man an, daß letzterer durchschnittlich etwa 1,5 m unter Gelände liegt, so muß der Kanal mindestens 1,5 m tiefer eingeschnitten werden, als beim Ems-Weser-Kanal geschehen. Vermehrung der Erdarbeiten und tiefere Gründung der Dücker, aber auch Verminderung der Dichtungsstrecken und des Speisewasserbedarfs, sowie die sehr erwünschte Tieferlegung der Brücken mit entsprechend erniedrigsten Wegerampen sind die Folgen der tieferen Wasserspiegellage. Mehrkosten werden kaum erwachsen.

Hiernach möchten für die neuen 1000-t-Kanäle die in den Abb. 5 und 7 dargestellten Regelquerschnitte zu empfehlen sein. Die Sohlenbreite beträgt dabei 16 m, die Wasserspiegelbreite bei a (guter standfähiger Boden) 34 m, bei b (leichterer Boden) etwa 33 m, die Wassertiefe in der Mitte 3,5 m, an den Seiten 3 m, der wasserhaltende Querschnitt bei a 83, bei b 81,7 qm.

Eine notwendige Maßregel für ungehinderten Durchgang von 1000-t-Schiffen besteht in der Anordnung flacher Krümmungen in der Kanallinie. Halbmesser unter 1000 m sollten nur dort vorkommen, wo sie ohne unverhältnismäßige Mehrkosten nicht zu vermeiden sind. In stärkeren Krümmungen müssen Kanalverbreiterungen eintreten, die z. B. beim Ems-Weser-Kanal wie folgt festgesetzt sind:

Krümmungshalbmesser	Verbreiterung
500 bis 700 m	5 m
700 „ 900 „	4 „
900 „ 1200 „	3 „
1200 „ 1500 „	2 „
1500 „ 2000 „	1 „

Die Lichthöhe der Brücken ist, um größere Rampen zu vermeiden, dort, wo die örtlichen Verhältnisse etwas anderes nicht bedingen, auf 4 m festzusetzen. Dabei läßt es sich nach dem Beispiel der Brücken des Ems-Weser-Kanals leicht so einrichten, daß der Untergurt eine Sprengung von 0,20 m erhält, so daß in der Mitte des Kanals 4,20 m vorhanden sind, was bei Windstau oder sonstigen ungewöhnlichen Verhältnissen von Wert sein kann. Die höchsten festen Teile von 1000-t-Kähnen brauchen, wie der in den Abb. 8 bis 11 dargestellte Entwurf eines 1000-t-Schiffes zeigt, nur 3,8 bis 3,9 m über Wasserspiegel zu liegen, und für die Fahrt auf den Flüssen können die Schiffe nötigenfalls, wie z. B. an vielen neuen Kähnen des Rhein-Herne-Kanals, mit verstellbarem Ruderstuhl und abnehmbarem Deck der Sommerküche versehen werden. Der Kanalquerschnitt unter Brücken ist in Abb. 7 dargestellt.

Die Mehrkosten, die ein 1000-t-Kanal gegenüber einem solchen für 600-t-Schiffe verursacht, sind leicht festzustellen.

Zunächst erfordert jede Einzelschleuse eine größere Länge von höchstens 20 m, jede Schleppzugschleuse eine solche von höchstens 40 m, im Mittel also 30 m, was bei Schleusengefällen von 5 m einem Mehraufwande von rund 90 000 M entspricht.

Die Erdarbeiten vermehren sich gegenüber denen des Ems-Weser-Kanals eigentlich überhaupt nicht, da die um 0,5 m größere Wassertiefe ohne Mehraushub dadurch erzielt wird, daß der Spielraum zwischen dem gewöhnlichen und dem höchsten Wasserstande ausgenutzt wird. Damit kann aber bei dem Kostenvergleich eines erst anzulegenden neuen Kanals nicht gerechnet werden. Vielmehr ist hier dem 100-t-Kanal das Mehr zur Last zu

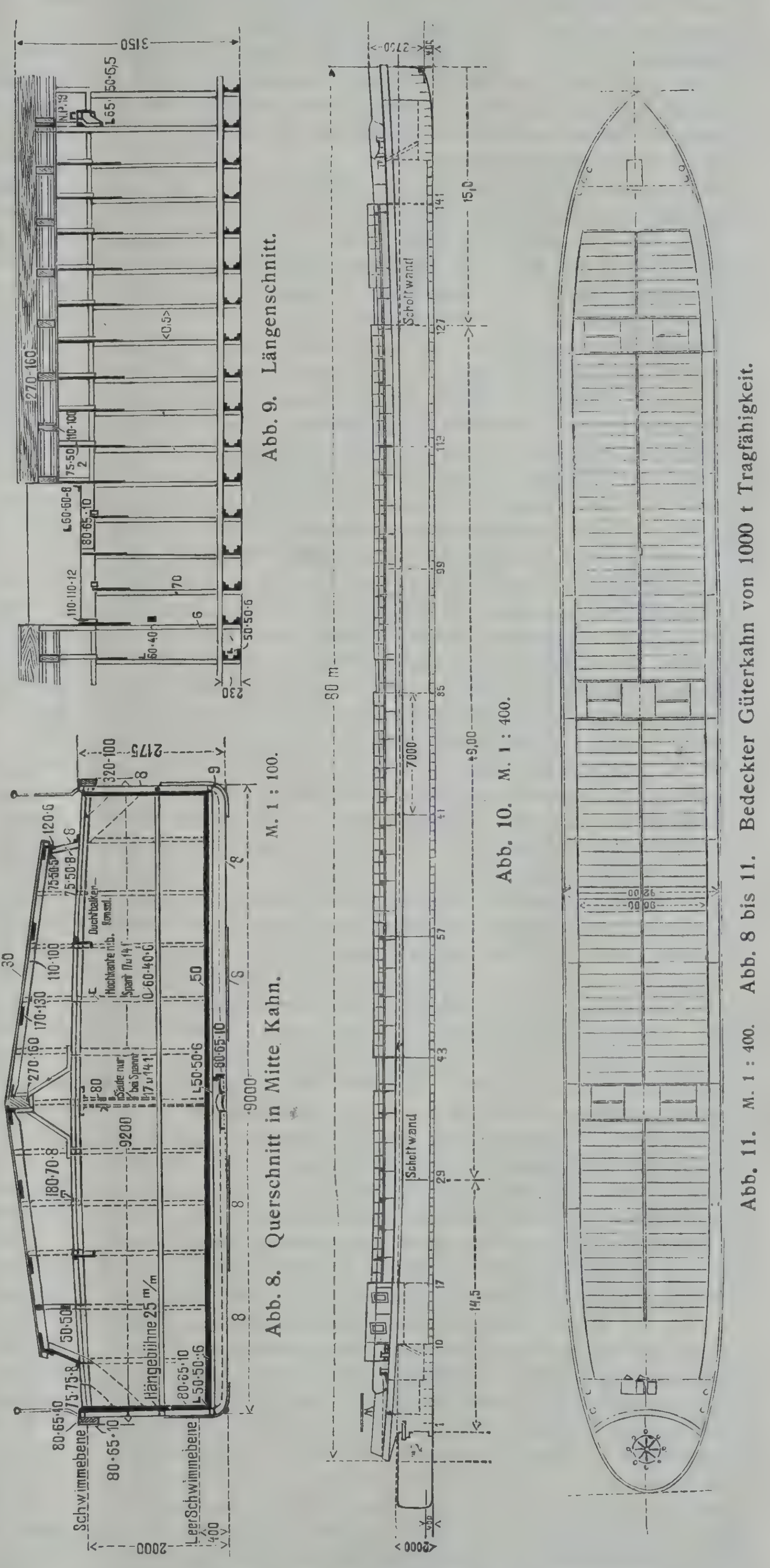


Abb. 8. Querschnitt in Mitte Kahn. M. 1 : 100.

Abb. 9. Längenschnitt.

Abb. 10. M. 1 : 400.

Abb. 11. M. 1 : 400. Abb. 8 bis 11. Bedeckter Güterkahn von 1000 t Tragfähigkeit.

schreiben, das er gegenüber einem unter gleichen Voraussetzungen herzustellenden 600-t-Kanal bedingen würde. Nimmt man an, daß der Wasserspiegel in den Einschnittstrecken durchschnittlich 3 m unter Gelände liegt und daß die Einschnittstrecken zwei Drittel der Kanallänge ausmachen, so ergibt sich zunächst der Mehraushub in

einem 3 m ins Gelände eingeschnittenen Querschnitt zu rd. 21 qm oder der Mehraushub für 1 km Kanallänge zu

$$\frac{2}{3} \cdot 21 = 14000 \text{ cbm},$$

was, nach Friedenspreisen, wie hier überall geschehen, berechnet, einem Kostenaufwande von 14 000 M./km entspricht. Die sonstigen Mehr- oder Minderkosten gleichen sich im wesentlichen aus; auch die empfohlenen flachen Krümmungen fallen dem 1000-t-Kanal kaum zur Last, denn sie sind auch bei 600-t-Schiffen anzustreben und bei den neuen preußischen Kanälen bereits eingeführt. Immerhin mögen die berechneten Mehrkosten von 14 000 M auf 20 000 M /km erhöht werden.

Den einmaligen Mehrkosten treten noch die gesteigerten Unterhaltungsausgaben mit jährlich höchstens 1 v. H. oder kapitalisiert mit 20 v. H. der einmaligen Kosten hinzu, so daß die gesamten Mehrausgaben für eine Schleuse mit rd. 108 000 M, diejenigen für 1 km Kanal mit 24 000 M anzusetzen sind.

Diesen Mehrausgaben stehen nach früheren Darlegungen die kapitalisierten Ersparnisse an Schiffahrtkosten mit 70 000 M für 1 Betriebskilometer bei einem Jahresverkehr von 5 000 000 t gegenüber. Eine Schleppzugschleuse verursacht nach anderweit gemachten und belegten Annahmen einen Aufenthalt, der 3½ Betriebskilometern entspricht, während eine Einzelschleuse je nach der Länge des Schleppzuges einen Aufenthalt von 2,5 bis 8 Betriebskilometern verursacht. Rechnet man durchschnittlich bei allen Schleusen mit einem Aufenthalt von 5 Betriebskilometern, so werden an jeder Schleuse des 1000-t-Kanals gegenüber einer solchen des 600-t-Kanals 350 000 M erspart, also reichlich dreimal so viel, wie die größere Schleuse an Mehraufwendungen erfordert. Fast genau so ist das Verhältnis für die freie Kanalstrecke, wo dem Mehraufwande von 24 000 M/km Ersparnisse von 70 000 M gegenüberstehen. Sollte diese überschlägliche Rechnung im besonderen Falle nicht ganz zutreffen, so zeigt sie doch, dass es sich für Durchschnittsverhältnisse reichlich lohnt, die neuen Wasserstraßen auf 1000-t- statt auf 600-t-Schiffe einzurichten.

Wie bereits erwähnt, bedürfen die freien geregelten Flüsse nur geringer Nacharbeiten, um den Durchgang von 1000-t-Schiffen zu gestatten. Sie sind aber vielfach noch durchaus nicht in dem Zustande, daß die 1000-t-Schiffe auch jederzeit wirtschaftlich verwendet werden können. Hier gilt es mindestens gleichzeitig mit den Kanalanlagen den weiteren Ausbau der Flüsse in Angriff zu nehmen, zumal dabei noch Vorteile für Hochwasserschutz, Verminderung der Eisgefahren, Erhöhung des Grundwasserstandes und Gewinnung von Wasserkräften erzielt werden können, welche die Forderungen der Schiffahrt aufs wirksamste unterstützen. Dabei sollte das Endziel nicht zu kurz gesteckt werden, damit, wenn auch zurzeit nicht alles erreicht ist, der Zukunft freie Entwicklung gelassen wird. Das Endziel muß aber sein, daß das für Fluß- und Kanalschiffahrt geeignete Fahrzeug möglichst jederzeit — unter Ausnahme der Wintersperre — mit vollem Tiefgang und voller Ausnutzung seiner Ladefähigkeit verkehren kann. Das heißt also, die großen, in das allgemeine, zusammenhängende Wasserstraßennetz einzubeziehenden Ströme sollen auch in den nichtkanalisierten Teilen bei Mittelniedrigwasser den 1000-t-Schiffen vollen Tiefgang mit etwa 20 cm Spielraum unter dem Schiffsboden gewähren. Dies Ziel ist, abgesehen von dem Rhein und langen Strecken der Donau, nur durch weitere Regelung in Verbindung mit Talsperren zu erreichen. Ein näheres, aber schon jetzt in Aussicht zu nehmendes Ziel ist, daß bei Mittelniedrigwasser mit dreiviertel Ladung gefahren werden soll. Dabei tauchen 1000-t-Kähne 1,60 m ein, und das Fahrwasser muß, abgesehen von Felsstrecken, 1,7 bis 1,80 m Tiefe aufweisen. Vorbedingung für eine derartige Regelung ist, daß das Mittelniedrigwasser durch Zuschuß aus großen Talsperren stark angereichert wird. An der Weser ist damit ein vielversprechender Anfang gemacht. Aus der 202 Millionen Kubikmeter fassenden Edertalsperre, die später durch das 200 Millionen Kubikmeter enthaltende Diemelbecken unterstützt werden wird, sollen äußerstenfalls bis zu 32,5 cbm/Sek. zugeschossen und damit also das Niedrigwasser der Weser unterhalb Mindens nach Entnahme von 7,5 cbm/Sek. für Kanalspeisung auf 60 cbm gebracht werden. Abgesehen von ganz ungünstigen, sehr trockenen Jahren wird die Wasserführung nie darunter sinken; erhöhtes Mittelniedrigwasser und niedrigstes Niedrigwasser werden also ungefähr zusammenfallen. Im übrigen müssen aber die vielfach noch etwas zagen Anschauungen über die durch weitere Regelung und Zuschußwasser zu erreichenden Tiefen etwas gewandelt werden. An der Weser unmittelbar unterhalb Mindens ist es möglich gewesen, durch sorgfältigen, aber nicht sehr kostspieligen Ausbau des Niedrigwasserbettes bei 60 cbm Wasserführung und 1 : 3000 Gefälle eine Wassertiefe von 1,50 m in 30 m Sohlenbreite zu erzielen und dauernd zu halten. Durch weitere Talsperrenbauten von 300 bis 400 Millionen Kubikmeter Inhalt wird es möglich sein, die Niedrigwassertiefe zu allen Zeiten, vielleicht mit alleinigen Ausnahmen kurzer Wochen in ganz ungewöhnlich trockenen Jahren, auf 1,80, meist sogar auf 2 m zu steigern. Auf die gleichen Maße wird man bei der Elbe kommen, wenn das in Böhmen an der Beraune geplante Staubecken von etwa 700 Millionen Kubikmeter Inhalt zur Ausführung kommt. An der Oder sind ungefähr 600 Millionen Kubikmeter erforderlich, um ständig wenigstens 1,70, meist aber ebenfalls 2 m Wassertiefe zu haben, und an der Weichsel und Memel sind noch weitergehende Möglichkeiten vorhanden. Die Donau unterhalb Wiens wird bei ihrem großen Wasserreichtum zweifellos auf eine ständige Tiefe von 2 m gebracht werden können; in der oberen Strecke bis zum Anschluß an den von Bayern geplanten neuen Main-Donau-Kanal verspricht die Regelung des Stromlaufes immerhin die gleichen Erfolge, wie sie für Weser, Elbe und Weichsel geschildert sind.

Hiernach werden für die neuen Wasserstraßen Mitteleuropas folgende Regelabmessungen empfohlen und zur Erörterung gestellt:

1. Schiffgröße: 80 m Länge, 9,2 m Breite einschließlich Scheuerleisten, 2 m Tiefgang bei voller Beladung, 1000 t Tragfähigkeit.

2. Schleusen: 100 m Nutzlänge der Einzelschleusen, 180 oder 270 m Nutzlänge der Schleppzugschleusen, 10 m Torweite, 3,5 m Drempeltiefe.

3. Kanalquerschnitt (ungefähre Maße): 33 m Wasserspiegel, 16 m Sohlenbreite, 3,5 m Wassertiefe in der Mitte, 3 m Wassertiefe an den Seiten, 80 qm wasserhaltender Querschnitt.

4. Brückenhöhen: 4 m über höchstem Kanalwasserstande, bei Strömen angemessen mehr.

5. Krümmungen möglichst 1000 m.

6. Wassertiefe geregelter Flüsse bei erhöhtem Mittelniedrigwasserstande 1,70 bis 1,80 m, später tunlichst 2,20 m.

Möge die jetzige Gelegenheit nicht verpaßt werden, für die neu geplanten Wasserstraßen Mitteleuropas einheitliche Maße festzusetzen, und mögen die zu wählenden Abmessungen unter Berücksichtigung des schon Vorhandenen in ausreichendem Maße den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen!

Berlin, im Juni 1917. *Sympher.*

Antrag des Abgeordneten Fürbringer und Genossen über die Gewährung von Schiffsdarlehen

(113. Sitzung des Preuss. Abgeordnetenhauses vom 22. Januar)

Dr. Hager (Gladbach), Berichterstatter (Zentrum): Meine Herren, am 23. Februar 1917 hat der Herr Abgeordnete Fürbringer mit Unterstützung der Nationalliberalen Partei folgenden Antrag eingebracht:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in Erwägung zu ziehen, ob nötigenfalls unter Mitwirkung der Preußischen Seehandlung und unter Beteiligung von Staatsmitteln ein Bankinstitut für Gewährung von Schiffsdarlehen auf preußische Handelsschiffe der See- und Binnenschiffahrt zu errichten sei.

In der 65. Vollversammlung, in welcher der Antragsteller statt des Wortes „Bankinstitut" das Wort „Kreditinstitut" eingesetzt hat, wurde dieser Antrag dann der Kommission für Handel und Gewerbe zur Beratung überwiesen, welche sich dieser Aufgabe in drei Sitzungen unterzogen hat. Es liegt Ihnen, meine Herren, ein ausführlicher gedruckter Bericht vor, so daß ich mich auf einige wenige Ausführungen beschränken kann.

Die dem Antrag zugrunde liegende Idee, die Förderung des Schiffbaues, ist von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung; sie steht in gewissem Zusammenhange mit dem vor einiger Zeit verkündigten Reichsgesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte. Dieses Gesetz gewährt Beihilfen: 1. „für die Ersatzbeschaffung von Schiff und Inventar, wenn das Schiff nach dem 31. Juli 1914 durch Maßnahmen ausländischer Regierungen oder durch kriegerische Ereignisse verlorengegangen oder erheblich beschädigt worden ist; 2. zur Deckung der Aufwendungen für Instandhaltung des Schiffes, für Hafengelder sowie für Heuer und Unterhaltung der Schiffsbesatzung, die dadurch notwendig geworden sind, daß das Schiff infolge des Krieges in deutschen Schutzgebieten oder in außerdeutschen Ländern festgehalten oder an der Fortsetzung seiner Reise gehindert worden ist". Dieses Gesetz sieht einen Kredit von etwa 1½ Milliarden Mark vor.

Der Antrag Fürbringer will nun ganz unabhängig hiervon, ob etwa durch den Krieg eine Schädigung eingetreten ist, Kredite gewähren für preußische Handelsschiffe der See- und Binnenschiffahrt. In der Hauptsache ist wohl hierbei von dem Abgeordneten Fürbringer weniger an die Linienschiffahrt gedacht als an die Fracht- bzw. sogenannte Trampschiffahrt und an die Binnenschiffahrt.

Die Kommission hat nun zunächst die Bedürfnisfrage nach einem solchen Kreditinstitute geprüft. Es wurde festgestellt, daß das Geld zur Beleihung von Tramp- und Binnenschiffen bisher vornehmlich von holländischen Schiffsbeleihungsbanken gegeben worden und daß für die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken in der Tat ein Bedürfnis vorhanden ist.

Sodann wurde in der Kommission untersucht, ob die Gründung solcher Banken eine Aenderung der bestehenden Rechtsvorschriften erwünscht oder notwendig erscheinen lasse, namentlich in Hinsicht auf die Annäherung der Schiffsregister an das Grundbuch und hinsichtlich der Konkurrenz der Schiffspfandrechte mit den sogenannten Schiffsgläubigerrechten. Man erachtete den Rechtszustand zwar für verbesserungsbedürftig, es wurde aber diese Aufgabe nicht für besonders dringlich angesehen, da ja auch die holländischen Schiffsbeleihungsbanken unter dem bisherigen Recht in Deutschland ganz gute Geschäfte gemacht haben, und da ja eine Aenderung der Gesetzgebung die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken verzögern würde, was mit Rücksicht auf ihr erwünschtes baldiges Inslebentreten bedauerlich wäre.

Es wurde weiterhin in der Kommission die Frage vom Standpunkte der deutschen Schiffswerften untersucht. Dabei wurde die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken auch im Interesse der deutschen Werften erachtet, da naturgemäß die holländischen Schiffsbeleihungsbanken auch die Neubauten von Schiffen auf niederländischen Werften förderten.

Eine Mitwirkung der Preußischen Staatsbank (Königliche Seehandlung), welche nach dem Wunsche des Abgeordnetenhauses Kredite nur auf Grund bankmäßiger Sicherheiten oder aber kurzfristige Kredite gewähren soll, wurde von der Kommission für ebenso bedenklich erachtet wie wegen der weittragenden Konsequenzen die Beteiligung von Staatsmitteln. Ich verweise gerade wegen dieser besonders wichtigen Punkte auf den Inhalt des gedruckten Berichts.

Weiterhin wurde dann auf die Anregung eingegangen, ob die Ausführung von Schiffsbeleihungen an die Deutsche Versicherungsbank G. m. b. H. in Berlin angegliedert werden solle. Es ist dies eine Kriegsgründung für die Transportversicherung mit einem Kapital von 40 Millionen Mark, von denen das Reich 33½ Millionen Mark gegeben hat.

Die Kommission ist nach all diesen Untersuchungen zu dem Ergebnis gekommen, daß einerseits der Antrag Fürbringer gewissen Bedenken unterliege, daß aber auch sie anderseits, da so mancherlei noch nicht geklärt sei, bei der Wichtigkeit und der Schwierigkeit der Sache bestimmte Richtlinien noch nicht aufstellen wolle. Immerhin ging die Meinung der Kommission dahin, daß wohl die Gründung von Schiffsbeleihungsbanken nach dem Mutser der Immobiliarhypothekenbanken erwünscht und daß diesen Banken die Ausgabe von Inhaberpapieren zu ermöglichen sei. Die Kommission hat sich dann einstimmig dahin verständigt, dem Hause folgende Beschlußfassung vorzuschlagen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen,

1. in Erwägung zu ziehen, wie das für die deutsche See- und Binnenschiffahrt bestehende Bedürfnis nach Schiffsdarlehen befriedigt werden könne;
2. den Antrag der Abgeordneten Fürbringer und Genossen, Drucksache Nr. 463, durch den Beschluß zu 1 für erledigt zu erklären.

Seit dem 17. Oktober 1917, an dem die Kommission für Handel und Gewerbe diesen Beschluß gefaßt hat, sind nun bereits Ereignisse eingetreten, die den Wünschen des Abgeordneten Fürbringer, die wir ja wohl alle teilen, Fortgang verschafft haben. Am 27. November 1917 hat im Reichswirtschaftsamt eine Beratung mit Sachverständigen hinsichtlich der Frage der Schiffsbeleihungen stattgefunden. Der Herr Vorsitzende dieser Beratung hat den Zweck derselben, wie folgt, bezeichnet:

Das Bedürfnis zur Errichtung von Hypothekenbanken habe sich bisher namentlich in der Binnenschiffahrt und bei den kleineren unregelmäßig fahrenden Seeschiffsreedereien, den sogenannten Trampreedereien, bemerkbar gemacht, während die große Linienschiffsreederei bisher auf Inanspruchnahme von Schiffsbeleihungsbanken nicht angewiesen war. Mangels solcher Banken in Deutschland seien die Darlehnsmänner gezwungen gewesen, sich an holländische Hypothekenbanken zu wenden, wodurch viel deutsches Geld nach dem Ausland gewandert sei. Dadurch, daß die holländischen Hypothekenbanken mit Vorliebe Gelder für solche Schiffe gewährt hätten, die auf holländischen Werften erbaut und bei holländischen Versicherungsgesellschaften versichert seien, ergebe sich eine wechselseitige Befruchtung dieser Unternehmen. Erscheine die Errichtung deutscher Schiffsbeleihungsbanken schon mit Rücksicht darauf wünschenswert, so hätten die Kriegsverhältnisse, der Tiefstand der deutschen Valuta und dadurch herbeigeführte erhöhte deutsche Zinszahlungen an das Ausland sowie gewisse Bestimmungen, die in den Darlehnsbestimmungen der holländischen Banken enthalten seien, den Wunsch nach Errichtung deutscher Schiffsbeleihungsbanken als besonders dringend erscheinen lassen.

In jener Beratung, von der ich soeben Mitteilung machte, ist nun von den dort erschienenen Sachverständigen ein Bedürfnis für die Errichtung besonderer Schiffsbeleihungsbanken anerkannt und eine gewisse Dezentralisation, die aber wegen der Verwaltungskosten und des Ansehens der einzelnen Institute nicht zu weit gehen dürfe, als das Richtige bezeichnet worden. Der Rechtszustand ist zwar für verbesserungsbedürftig erachtet worden, jedoch ist eine Aenderung der Gesetzgebung nicht für dringend bezeichnet worden.

Weiterhin ist nach einer Pressenotiz vor kurzer Zeit in Hamburg bereits die erste Schiffsbeleihungsbank gegründet worden, und zwar unter Führung der Commerz- und Discontobank. Das Kapital beträgt 10 Millionen Mark, worauf vorläufig 25 % eingezahlt werden. Aus dieser Pressenotiz darf ich vielleicht wenige Zeilen nur verlesen:

Den gegen die Gründung des Unternehmens in Hamburger Kreisen geäußerten Bedenken hat man, wie uns berichtet wird, Rechnung getragen. Die Bedingungen für die Beleihung würden den augenblicklichen Verhältnissen der „Hochkonjunktur" in der Wertbemessung von Schiffen angepaßt. Für die Schiffshypotheken habe jährliche teilweise Tilgung stattzufinden. Ferner sei zu beachten, daß nicht nur die dringliche Sicherheit für die Hypotheken allein maßgebend sein werde, sondern daß es sich auch gleichzeitig um einen Personalkredit handle, da der Geldnehmer vollständige Gewähr für die sorgsame Führung der Reedereigeschäfte bieten müsse.

Schließlich ist auch noch vor einigen Tagen in die Oeffentlichkeit gedrungen, daß in Berlin die Gründung einer weiteren Schiffsbeleihungsbank bereits in die Wege geleitet worden ist.

Mit Freuden können wir es begrüßen, daß in verhältnismäßig so kurzer Zeit die glückliche Idee, welche dem Antrage Fürbringer zugrunde liegt, so weitgehende praktische Fortschritte gemacht hat.

Ich empfehle Ihnen daher, die von der Kommission für Handel und Gewerbe einstimmig angenommene Entschließung anzunehmen, und ich darf wohl der Erwartung Ausdruck geben, daß die Königliche Staatsregierung diesem Hause baldigst in einer Denkschrift oder in anderer Weise Mitteilung machen wird, wie sie das für die deutsche See- und Binnenschiffahrt bestehende Bedürfnis nach Schiffsdarlehen zu befriedigen und zu fördern gedenkt. (Bravo!)

Ich habe schließlich als Abgeordneter und namens meiner politischen Freunde diesem Berichte nichts weiter hinzuzufügen. Noch mitten in diesem furchtbaren Weltkriege gedenken wir hier der Friedensarbeit, und wir wollen den ungebrochenen Willen

beweisen zum Leben und zur Entwickelung. Möchte unserem Handel, unserer Industrie und unserem Vaterland aus einer kräftigen Entfaltung der See- und Binnenschiffahrt reicher Segen erwachsen! (Bravo!)

Präsident D. Dr. Graf v. Schwerin-Löwitz: Das Wort als Antragsteller hat der Herr Abgeordnete Fürbringer.

Fürbringer, Antragsteller (nationalliberal): Meine Herren, nach dem ausführlichen Referat des Herrn Berichterstatters habe ich nur wenige Bemerkungen hinzuzufügen. Es ist ja ein außerordentlicher Erfolg des Antrages, daß die Frage, die wir aufgeworfen haben, in ganz Deutschland geprüft worden ist, daß ihr so viele Kreise der Bankwelt, der Reederei usw. Folge gegeben haben, und daß überall, wo das Bedürfnis dazu vorhanden ist, die Errichtung einer Schiffskreditbank in Aussicht genommen, so daß sonach gewissermaßen bereits eine Konkurrenz von solchen Kreditinstituten eingetreten ist, die diesem dringenden Bedürfnis der Binnen- und Seeschiffahrt abhelfen wollen.

Nun ist aber natürlich die Regierung durchaus nicht in der Lage, fördernd auf das Zustandekommen einzuwirken. Denn diese Schiffskreditanstalten müssen, ähnlich wie das auf dem Hypothekenmarkte der Fall ist, Pfandbriefe ausgeben und aus der Veräußerung der Pfandbriefe müssen die Mittel für die Darlehne gegeben werden. Das Aktienkapital muß immer in einem gewissen Verhältnis zu der Ausgabe der Pfandbriefe stehen, und diese Grenze wird von der Regierung gezogen. Die Regierung hat es also in der Hand, schon bei der Zulassung der Aktiengesellschaften oder bei Erteilung des Privilegiums für Ausgabe von Pfandbriefen die Angelegenheit zu fördern und sie zu gleicher Zeit zu regeln.

Es ist naturgemäß nicht richtig, daß gleich eine zu starke Konkurrenz eintritt, daß ein Gründungsfieber auf diesem Gebiete sich entwickelt. Damit muß man sich zurückhalten. Es muß an jedem größeren Platze der Reederei und des Schiffsverkehrs das Bedürfnis des Hafenortes und der Umgegend, der vorhandenen Reedereiunternehmungen untersucht werden, und es müssen sodann unter Abwägung der Interessen von West und Ost und der vorhandenen Kreditgelegenheiten die Zahl und die Orte bestimmt werden, an welchen diese Schiffskreditanstalten zu errichten sind.

Die Regierung kann fördernd und regelnd eintreten. Es wird auch naturgemäß sein, daß mit anderen Bundesstaaten, in denen ebenfalls solche Schiffskreditinstitute bestehen, Vereinbarungen getroffen werden. Ja, es wäre denkbar, daß die Ausgabe der Pfandbriefe auch unter Einschließung aller Landesteile, welche sich einer Zentralanstalt anschließen wollen, erfolgt, so daß an einer Stelle die Hauptstelle wäre und die Filialen in den einzelnen Hafenorten die Ausführung der Sache selbst in die Hand nehmen.

Die Erteilung der Darlehne müßte natürlich von den Filialen ausgehen, aber die ganze Verwaltung und Kontrolle könnte bei der Zentralstelle bleiben.

Ein großer Vorzug der holländischen Schiffskreditinstitute ist, daß nach dem holländischen Aktiengesetz nicht mehr als 10 % des Aktienkapitals eingezahlt zu werden brauchen, und daß das Zwanzigfache des Aktienkapitals an Pfandbriefen ausgegeben werden darf. Diese Vorzüge der holländischen Anstalten sind die Veranlassung, daß die holländischen Schiffskreditanstalten blühen und hohe Dividenden, bis zu 20 %, geben. Natürlich ist die Konkurrenz gegen die Holländer dann sehr schwierig, und es wird von der Regierung abhängen, daß sie die Bedingungen für die Ausgabe der Pfandbriefe so regelt, daß die deutschen Institute einigermaßen mit Holland konkurrieren können.

Indem ich somit der Hohen Kommission meinen Dank für die eingehende, gründliche Beratung und den Reedereien und Bankkreisen, die die Idee erfaßt haben, den Dank abstatte, spreche ich zugleich auch die Hoffnung und die Bitte an die Regierung aus, daß sie die Angelegenheit weiterhin durch die Erteilung der Erlaubnis zur Ausgabe von Pfandbriefen und auch in sonstiger Weise unterstützen möge. (Bravo!)

Präsident D. Dr. Graf v. Schwerin-Löwitz: Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Crüger (Hagen).

Dr. Crüger (Hagen) Abgeordneter (Fortschrittliche Volkspartei): Es ist der allerdings seltene Fall eingetreten, daß der Beschluß eines Ausschusses durch die Praxis bereits weit überholt ist. Denn während hier der Ausschuß und wir im Anschluß an ihn beschließen sollen, die Regierung aufzufordern, in Erwägung zu ziehen, wie sie das in den Kreisen der deutschen See- und Binnenschiffahrt bestehende Bedürfnis nach Schiffsdarlehen befriedigen könnte, hören wir, daß bereits ein derartiges Schiffshypothekenbankinstitut in der Gründung begriffen ist. In Preußen sind die Sachen auch bereits weit gediehen. In Berlin hat sich unter Führung der Dresdner Bank ein Konsortium gebildet, dessen Arbeiten über das Vorstadium bereits hinausgekommen sind. Bin ich recht berichtet, so hat dieses Konsortium bereits die grundsätzliche Zustimmung der Königlichen Staatsregierung für die Ausgabe von Pfandbriefen sich gesichert, und es handelt sich jetzt nur noch um die Feststellung des Statuts und die Erfüllung sonstiger Formalitäten. Die Sache liegt also so, wie ich es in der ersten Lesung annahm: daß, wenn sich das Bedürfnis nach einem solchen Kreditinstitut ergeben wird, dann jedenfalls auch das Privatkapital sich auf diesem Gebiete bemerkbar macht, als daß wir etwa die Staatsregierung oder ein staatliches Finanzinstitut in den Dienst der Sache gestellt hätten. Es handelt sich hier allerdings um bedeutungsvolle Pläne, an deren Durchführung nicht nur Banken beteiligt, sondern zum Teil auch die Werften in hervorragender Weise beteiligt sind. Eine große Zahl von Industrien kann hier Hand in Hand arbeiten und wird lohnende Beschäftigung finden.

Die Rohstofffrage wird, soweit es sich um Schiffsbauten handelt, natürlich eine große Rolle spielen.

Meines Erachtens wird sich die Königliche Staatsregierung ganz besonders mit einer Frage zu beschäftigen haben, das ist die Gesetzgebung. Wir haben uns schon in der ersten Lesung mit der Frage befaßt, ob die heutige Rechtslage eine der Entwicklung der Schiffshypothekenbanken günstige ist, und auch im Ausschuß hat man sich sehr eingehend mit der Frage beschäftigt. Ich glaube, daß, wenn die Königliche Staatsregierung jetzt, wie es der Ausschuß wünscht, Erwägungen anstellt, sie sich vor allem mit der Frage befassen wird, ob nicht das Schiffshypothekenrecht einer Reform zu unterziehen ist. Ich vermute, man wird dann zu dem Ergebnis kommen, daß eine Revision notwendig ist und vor allen Dingen eine Vereinheitlichung. Viel zu viel liegt auf dem Gebiete der Landesgesetzgebung. Eine reichsgesetzliche einheitliche Regelung ist notwendig. (Bravo! bei der Fortschrittlichen Volkspartei.)

Präsident D. Dr. Graf v. Schwerin-Löwitz: Das Wort hat der Abgeordnete Hammer.

Hammer, Abgeordneter (konservativ): Nach den Ausführungen des Herrn Vorredners kann ich aufs Wort verzichten. Meine politischen Freunde werden für den Antrag stimmen.

Präsident D. Dr. Graf v. Schwerin-Löwitz: Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Brockmann.

Dr. Brockmann, Abgeordneter (Zentrum): Den zustimmenden Standpunkt meiner politischen Freunde hat schon Herr Dr. Hager dargelegt. Ich möchte nur auf einen neuen Gesichtspunkt aufmerksam machen, der meines Erachtens nicht genügend zur Geltung gekommen ist. Es besteht eine gewisse Gefahr, auf die besonders der Professor der Schiffbaukunde W. Laas, Berlin, in den mir vorliegenden Schriften, in auch sonst ausgezeichneten einleuchtenden Darlegungen hingewiesen hat, daß demnächst bei dem großen Bedarf an neuen Schiffsräumen unsere vorhandenen heimischen Werften vielleicht nicht in der Lage sein könnten, die großen Neubestellungen sämtlich aufzunehmen und mit der wünschenswerten Schnelligkeit auszuführen, so daß wir gezwungen sein könnten, Schiffe im Auslande zu bestellen. Das wäre sowohl vom volkswirtschaftlichen wie vom nationalen Standpunkte aus ein unerfreulicher Vorgang. In den vorzüglichen Ausarbeitungen des Kommissionsberichtes des Herrn Kollegen Dr. Hager ist diese Gefahr bereits angedeutet, insofern nämlich gesagt wird, daß möglicherweise infolge Vorherrschaft der holländischen Hypothekenbanken sich der holländische Schiffbau der Neubauten bemächtigen könnte. Es ist Tatsache, daß schon in Friedenszeiten eine zwar nicht große, aber verhältnismäßig doch nicht unerhebliche Anzahl von Schiffen ausländischen Werften übertragen worden ist. Es müßte nun hier die Gelegenheit ergriffen werden, durch wirksame und weitherzige Förderung des Schiffshypothekendarlehns diese Gefahr für die Zukunft vollkommen zu beseitigen. Nach dieser Richtung hin möchte ich die Aufmerksamkeit und das Interesse der Königlichen Staatsregierung für die Schriften des Professors Laas geweckt haben. (Bravo!)

Präsident D. Dr. Graf v. Schwerin-Löwitz: Die Besprechung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag der Handels- und Gewerbekommission auf Drucksache Nr. 710.

Ich bitte diejenigen Herren, die diesen Antrag annehmen wollen, sich zu erheben. (Geschieht.)

Das ist die Mehrheit; der Antrag ist angenommen und damit der Antrag Fürbringer und Genossen erledigt.

Was tut unserem deutschen Osten not?

Von Stadtrat Dr. Evert-Danzig

Die Zukunft unseres Ostens liegt auf dem Wasser seiner Flüsse und Kanäle. Der Osten muß ein großzügiges Binnenwasserstraßennetz im Anschluß an die deutschen und mitteleuropäischen Wasserstraßen erhalten.

Einstmals war der Osten mit den ihm durch das Stromgebiet der Weichsel natürlich zugewiesenen Hinterland — Polen-Galizien — in engster wirtschaftlicher Beziehung und regem Handelsverkehr verbunden. Die Städte des deutschen Ostens blühten in kraftvoller Entwicklung. Als dann durch politische Wandlungen der Osten von seinem Hinterland abgetrennt wurde und sich fast unüberwindliche Zollschranken erhoben, starb der Osten ab. Einen Ersatz für den Verlust seines bisherigen Wirtschaftsgebietes vermochte er sich nicht zu beschaffen. Er blieb gegenüber einer machtvollen industriellen Entwickelung des Westens wettbewerbungsunfähig und sank wirtschaftlich in die Rolle eines lediglich Verbrauchenden zurück. Gebender war er

nur durch die Abwanderung seiner besten Menschenkräfte in die Industriebezirke des Westens. Haben doch in Westpreußen die Abwanderungen der Bevölkerung die Zuwanderung überstiegen, um 67 153 = 4,19 % in den Jahren 1900 bis 1905 und um 89 344 = 5,24 % in den Jahren 1905 bis 1910. Die Provinzen Ost- und Westpreußen haben durch Abwanderungen innerhalb 25 Jahren eine Einbuße von 1,25 Millionen Menschen erlitten. Diese Abwanderung bedeutet für den Osten eine stetig fortschreitende Verblutung und Aufzehrung seiner wirtschaftlichen Kräfte. Wenn man das Erziehungskapital der nach dem Westen abgewanderten 1¼ Million Menschen mäßig mit 6 Milliarden veranschlägt, so ist augenfällig, mit welch ungeheuren Lasten der Osten zugunsten des Westens erdrückt wird, ohne daß ihm irgendwelcher Gegenwert geleistet wird.

Dieses Schicksal des Ostens ist begründet in seiner räumlichen Abgelegenheit und unabänderlich, solange nicht diese Abgelegenheit durch außerordentliche Herabsetzung der Frachten ausgeglichen werden kann.

Der Osten muß aus seiner Abgelegenheit befreit und in das deutsche und mitteleuropäische Wirtschaftsgebiet organisch eingegliedert werden, er muß aufhören, ein abgelegener wirtschaftlicher Fremdkörper zu bleiben! Es müssen die Vorbedingungen einer kraftvollen östlichen Industrie geschaffen werden: der Weg zu dichtbevölkerten kaufkräftigen Landesteilen als Abnehmerkreis und der Weg zu den Kohlen und den Bergwerkserzeugnissen Oberschlesiens, damit eine wettbewerbungsfähige Erzeugung östlicher Industrie auf billige Kohlen und Rohstoffe aufgebaut werden kann; auch der Weg gegen Westen und Südosten wird der Rohstofffrage zu dienen haben.

Wie öffnen sich dem Osten diese Wege?

Die räumlichen Entfernungen des Ostens gegen Westen, Süden und Südosten sind außerordentlich, gemessen an den Wegen, welche im Wirtschaftsgebiet des industriellen Westens zu überwinden sind. Einige Zahlen: Königsberg—Berlin 690 km, Danzig—Berlin 459 km, das sind die Entfernungen vom Osten zu dem nächstbelegenen größeren Wirtschaftspunkt, mögen dies veranschaulichen; auch die Entfernungen Danzig—Kattowitz 578,1 km, Königsberg—Kattowitz 672,4 km seien genannt.

Daß die Eisenbahnen mit ihren Selbstkosten und Frachtbedingungen nicht genügen, um diese großen Entfernungen zu überbrücken und wirtschaftlich erträglich auszugleichen, zeigt die Tatsache, daß der Osten trotz vorhandener Eisenbahnwege nicht die Grundlage industriellen Aufschwungs zu finden vermocht hat, zeigt ferner aber auch die zahlenmäßige Berechnung: Nach Spezialtarif I der Eisenbahn beträgt die Fracht für den Doppelzentner bei 175 km 0,98 M, bei 307 km 1,62 M, bei 418 km 2,16 M. Hält man demgegenüber, daß bei den meisten in Betracht kommenden Industrien die Wettbewerbungsfähigkeit eigentlich bereits bei einer Fracht von 2 M für den Doppelzentner endet, so ergibt sich, daß dem Osten auch der nächste Wirtschaftspunkt Berlin auf der Eisenbahn wettbewerbungsfähig nicht erreichbar ist.

Die Hilfe bringt nur der Wasserweg: Mit 1 M Fracht für den Doppelzentner sind auf dem Wasserweg erreichbar in Stückgutfracht 400 km, in 10 000 kg Ladungsverkehr 600 km, in Massengutverkehr 1000 km; bei 1,50 M Wasserfracht betragen die erreichbaren Entfernungen 800, 1000, 1500 km.

So ergibt sich für den Osten als gebieterische Notwendigkeit: Es sind moderne leistungsfähige Wasserwege zu schaffen zum Westen, zum Süden nach Oberschlesien, zum Südosten in das Wirtschaftsgebiet des oberen Weichselstromlandes—Polen-Galizien.

Den Rückhalt des deutschen Wasserstraßennetzes bilden die südnördlich laufenden großen Flüsse Rhein, Weser, Elbe, Oder; auch die Memel weist bereits eine erfreuliche Leistungsfähigkeit auf. Aber der mächtigste Strom Deutschlands, die Weichsel, fließt im verwilderten Strombett fast ungenutzt zum Meer. Allerdings ist die preußische Weichsel in den Jahren 1879 bis 1907 ausgebaut worden, aber auch nach den Ergebnissen dieses Ausbaues genügt sie mitnichten den Erfordernissen des heutigen Binnenschiffahrtsverkehrs. So wird es erklärlich, daß in den Jahren 1875 bis 1910 der Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel s i c h n u r u m 6 %, f a s t g a r n i c h t, vermehrt hat, während in gleicher Zeit der Verkehr auf dem Rhein um 900 %, auf der Elbe um 800 %, auf der Oder um 1300 %, auf der Weser um 850 % und auf der Memel um 65 % gestiegen ist. Diese Zahlen sind ein ernstes Mahnwort!

Der Osten erwartet dringend den Ausbau der Weichsel einschließlich der Abzweigungen nach Danzig, Bromberg, Elbing, als moderne Großschiffahrtsstraße für Kähne von mindestens 1000 t. Auch der schleunige Ausbau der gesamten außerdeutschen Weichselteile ist durch Staatsverträge zu sichern und die freie Schiffahrt für die Vertragsstaaten sowie die Anlage der erforderlichen Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen, vorzusehen.

Der Wasserweg vom Osten zum Westen ist bereits durch den Bromberger Kanal bis zur Weichsel durchgeführt. Er wird nach Vollendung des noch fehlenden Stückes des Mittellandkanales von Hannover bis zur Elbe eine durchgehende Wasserstraße, vom Rhein bis zur Weichsel bilden. Dann darf aber das weite östlich der Weichsel liegende Gebiet nicht mehr abseits des Verkehrs bleiben. Auch ihm müssen die Wohltaten der Wasserstraßen zuteil werden, damit Industrie und Landwirtschaft eine sichere Grundlage wirtschaftlicher Blüte finden können. Diesen Anschluß des Landes östlich der Weichsel soll der Ostkanal bilden, welcher von der Weichsel zu den oberländischen Seen, von dort ins Alletal und von diesem zu den Masurischen Seen führt. Die nähere Linie des Ostkanals ist in der Denkschrift des Herrn Geheimrats Ehlers, Professor an der Technischen Hochschule zu Danzig, über die „Binnenwasserstraßen des Ostens“ ausführlich geschildert.

Außer der Westostlinie ist für unseren Osten weiterhin wichtig eine Verbindung zwischen mittlerer Oder, Warthe und Netze zur Verkürzung des langwierigen Wasserweges über Küstrin und Zantoch. Diese Kanallinie, für deren Führung mehrere Linien in Vorschlag gebracht sind, würde der Weg zwischen Oder und Weichsel um 260 bis 300 km verkürzen.

Eine Nordsüdlinie zwischen oberer Oder (Oberschlesien) und der Warthe und Weichsel bildet ein künftiger Malapane-Prosna-Warthe-Weichsel-Kanal, welcher in Verbindung mit einem Orzomsa-Malapane-Kanal überdies einem sehr großen Teil der oberschlesischen Industrie die Möglichkeit unmittelbarer Wasserverfrachtung unter Fortfall des Bahnweges von der Grube oder Hütte bis Kosel und der Umladung in Kosel gewähren würde. Die Entfernung Kosel — Danzig z. B. würde bei diesem Kanal auf 642,6 km mit 40 Schleusen herabgemindert werden gegenüber 990,8 km mit 46 Schleusen über Küstrin. Die Entfernung vom oberschlesischen Industriegebiet (Tarnowitz) bis Danzig würde auf diesem Wasserwege nur 639,1 km betragen.

Der Osten und Oberschlesien sind wirtschaftlich eng aufeinander angewiesen. Sie ergänzen sich. Für die Entwickelung östlicher Industrie ist billiger Bezug der Kohle und der industriellen Erzeugnisse Oberschlesiens Lebensfrage. Zurzeit ist der Güterverkehr zwischen dem Osten und Oberschlesien allein auf den Bahnversand angewiesen, da die Kosten des außerordentlich weiten Wasserwegs über Küstrin—Zantoch noch teurer sind als der Bahntransport. Würde Oberschlesien eine billige Wasserstraße zum Osten erhalten, so würde sich die Frage der Frachtkosten völlig ändern. Oberschlesien würde im östlichen Absatzgebiet wieder in wirksamen Wettbewerb mit dem Westen treten, nachdem es bereits früher vor dem Bau neuer westlicher Wasserstraßen den Osten zum eigensten Absatzgebiet hatte zählen können, aber dann in seinem Absatz von 58,39 % des Bedarfs von Ost- und Westpreußen auf 33,49 % im Jahre 1907 herabgesunken war.

So sind Regelung der Weichsel, westöstliche, nordsüdliche Kanäle, die Grundlagen des für den Osten dringend erforderlichen Wasserstraßennetzes.

Der Osten muß dies Ziel erringen, will er nicht auch fernerhin in Abgelegenheit absterben!

Schon sind Kräfte rege. Mehrere Kanalvereine sind tätig, beschränken sich aber auf einzelne Kanäle für Sonderteile des östlichen Wirtschaftsgebietes, während es gilt, für den gesamten Osten ein einheitliches großzügig angelegtes Wasserstraßennetz zu schaffen. Mögen sich die einzelnen Vereine zusammenschließen zu einem östlichen Wasserstraßenverband! Dieser Verband stelle das einheitliche östliche Wasserstraßenprogramm auf! Er wirke mit allem Nachdruck, daß Regierung und Landtag dieses östliche Wasserstraßenprogramm in Form eines Kanalgesetzes anerkennen! Dieses Kanalgesetz soll vorerst eine grundsätzliche Festlegung des Programms bedeuten; die Frage, in welchen Abschnitten die Einzelteile des grundsätzlich festliegenden Programms zu verwirklichen sind, also die Reihenfolge der einzelnen Wasserstraßen, ist durch spätere Sondergesetze zu regeln. Die Tätigkeit des Verbandes soll sich beschränken auf die Durchsetzung des das Wasserstraßenprogramm grundsätzlich festlegenden „Kanalgesetzes“. Für die Frage der Reihenfolge der Ausführung dagegen erfordern die Sonderinteressen der einzelnen Vereine Freiheit des Handelns; sie gestatten nicht mehr eine Bindung durch einheitliches Zusammengehen. Hier möge dann jeder Verein selbständig arbeiten!

Der Gedanke eines östlichen Kanalgesetzes wird sicherlich im Osten freudigen Widerhall finden. Man darf hoffen, daß ein „Ostdeutscher Wasserstraßentag“, zu dem sich Wasserstraßeninteressenten aller Berufskreise des Ostens versammeln würden, diesen Widerhall laut verkünden und mahnen würde, dem Osten zu geben, dessen er für seine Zukunft bedarf, nachdem er lange Zeiten daniedergelegen und erhebliche Teile des Ostens im Weltkrieg unter Feindesnot gelitten haben.

Die Nordsüdkanallinie gibt dem Osten den Anschluß an das mitteleuropäische Kanalnetz im Anschluß an den Donau-Oder-Kanal, dem Bindeglied zwischen der mitteleuropäischen Wasserstraße, der Donau, und dem deutschen Wasserstraßennetz. Die Wasserstraßeninteressenten Oesterreich-Ungarns stehen in eifriger Arbeit für das große Werk des Donau-Oder-Kanals gemeinsam mit den deutschen Interessenten des Elbe- und Odergebietes. Die Stadt Wien, eine der Hauptbeteiligten am Donau-Oder-Kanal, hat anläßlich der Gründung des für östliche Wasserstraßen werbenden Weichsel-Schiffahrtsvereins durch ein Schreiben ihres Bürgermeisters Dr. Weiskirchner ihre lebhafte Anteilnahme an dem Ausbau des ostdeutschen Wasserstraßennetzes und ihre freudige Bereitwilligkeit ausgesprochen, um das Band gemeinsamer Arbeit zur Ausgestaltung der deutschen und österreichischen Wasserstraßen, das bereits zwischen den Interessenten des Oder- und Elbegebietes sowie der Donau beiderseits der Reichsgrenzen geknüpft wurde, auch bezüglich der Wasserstraßen des Ostens auszubilden und im Verein mit dem Osten dahin zu wirken, daß in absehbarer Zeit auch der Wasserweg auf der Nord-

südlinie nach Danzig hin zur Verwirklichung gelangt. Man wird im Osten diesen Gruß aus Oesterreichs Hauptstadt willkommen empfinden; es wird ein Ansporn sein, fortzufahren in dem Bemühen, einheitlich und kraftvoll zu arbeiten und nicht zu rasten, bis das Ziel eines östlichen Kanalgesetzes zum Heile des Ostens zur Wirklichkeit geworden ist!

Der Güterverkehr im Eisernen-Tor-Kanal bei Orsova

Trotz der langanhaltenden Dürre dieses Sommers und des infolgedessen eingetretenen außergewöhnlich niedrigen Wasserstandes der Donau hat die Bewältigung des rumänischen Güterverkehrs stromaufwärts nach Oesterreich und Deutschland ungestört fortgesetzt werden können. Die Not der Zeit hat gelehrt, viele Schwierigkeiten zu überwinden, welche die Passage des Eisernen-Tor-Kanals bot, sobald die Fahrstraße der sogenannten freien Donau je nach Tiefgang der Schiffe ausfiel, was regelmäßig der Fall war, sobald der Pegel bei Orsova 3,40 m anzeigte. Der 1898 erbaute, am serbischen Ufer verlaufende, 1,72 km lange, etwa 80 m breite Eiserne-Tor-Kanal hatte selbst bei Pegelnull in Orsova noch eine Wassertiefe von 2,4 m. Aber er bot für eine intensive Vermittlung des Güterverkehrs stets die größten Schwierigkeiten, weil sich in ihm infolge der Stromregulierung die Stromgeschwindigkeit bis zu 5 m in der Sekunde steigerte. Nur die größten Zugdampfer konnten bei Anspannung ihrer Maschinenkraft auf 1800 PS einen 650-t-Schlepp in einer Stunde durch den Kanal bugsieren. Bis zum Frühjahr 1916 litt infolgedessen die Schleppschiffahrt während der Niedrigwasserzeiten der Donau ganz außerordentlich. Gewöhnlich dauerten diese Zeiten von Juni bis Dezember mit Unterbrechung, und die natürliche Leistungsfähigkeit der Eisernen-Tor-Schiffahrt wurde dadurch während der wichtigsten Zeiten des Abtransportes der Ernten auf die Hälfte herabgesetzt. Die Schiffahrt wurde nämlich auf der rund 7 km langen Strecke Guravai—Vodicza, der sogenannten Felsenstrecke, von der das Eiserne Tor einen Teil bildet, durch besonders starke Dampfer, von denen bis zum Frühjahr 1916 zehn vorhanden waren, ausgeübt. Diese waren in der Lage, zwei Schleppkähne mit zusammen 1200 t Ladung durch die freie Donau, dagegen nur einen Schleppkahn mit höchstens 600 t durch den Kanal zu befördern. Um den Verkehr zu erleichtern und die Leistungsfähigkeit der Kanalschiffahrt zu steigern, hatte die ungarische Regierung nach dem Muster des bei Lion an der Rhone konstruierten Seilschiffes das Drahtseilschiff „Vaskapu" eine Zeitlang eingestellt. Dieses zog sich mittels einer in der Schiffsmitte befindlichen Haspelvorrichtung an dem Drahtseil stromaufwärts und war in der Lage, zwei 650-t-Kähne in 1½ Stunden durch den Kanal zu schleppen. Störend war auch stets die geringe Breite des Kanals, welche die Begegnung der Schleppzüge ausschließt und einen steten Signaldienst notwendig macht.

Da es für die Sicherstellung der Ernährung und Rohstoffversorgung der Mittelmächte unter allen Umständen galt, pro Tag eine bestimmte Anzahl Schlepps durch den Kanal zu bringen, unabhängig vom Niedrigwasserstand der Donau, der geringen Breite des Kanals und der starken Strömung im Bergverkehr, d. h. den Kanal auf die Leistungsfähigkeit der freien Donau zu bringen, griff man zu dem technisch sehr einfachen Mittel einer Treidelbahn mit Lokomotivbetrieb. Für die Einführung und praktische Bewährung dieser Treidelbahn hat sich neben dem Schiffskommandanten, k. u. k. Hauptmann Seefranz in Orsova, vor allem der Schiffsinspektor Joseph Herges in Orsova, einer der genauesten Kenner der Schiffahrt und Wasserverhältnisse des Eisernen Tores, ganz hervorragende Verdienste erworben. Mit Hilfe dieses auf zwei Schienensträngen vor sich gehenden Treidelbahnbetriebes ist es, ohne daß bauliche Veränderungen des Kanals nötig waren, möglich gewesen, den Bergverkehr so weit auszugestalten, daß die nötigen Tagesleistungen von Schlepps, die zur Verhinderung des Hungerkrieges in den kritischen Zeiten dieses Jahres durchbugsiert werden mußten, bewältigt wurden. Ein 650-t-Kahn brauchte mittels Schlepps per Treidelbahn etwa 35 Minuten. Aber es stellten sich die Kosten für das Durchschleppen wesentlich billiger als bisher. Für den Fall, daß der Betrieb später elektrisiert werden sollte, würden die Betriebskosten noch erheblich geringer werden infolge Ersparung von Kohlen (Ersatz durch Wasserkräfte) und Personalkosten.

Was während des Weltkrieges an Waren das Eiserne Tor mit Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Fertigfabrikaten passiert hat, ist aus naheliegenden Gründen nicht möglich anzugeben. Vor 1914 gestaltete sich der Warenverkehr dort wie folgt:

Warenverkehr im Eisernen Tor 1913.

	Bergfahrt		Talfahrt	
Mais	1 911 000	Zentner	—	Zentner
Steinkohle	557 000	„	756 000	„
Weizen	311 000	„	—	„
Holz	290 000	„	160 000	„
Petroleum und Benzin	270 000	„	—	„
Stückgüter	—	„	607 000	„
Zement	—	„	144 000	„
Eisenwaren	—	„	143 000	„
Zucker	—	„	112 000	„

Dabei leistete die mit ihren Tarifen viel billigere Seeschiffahrt damals der Donauschiffahrt eine enorme Konkurrenz. Seit Ausbruch des Weltkrieges war Rumänien fast allein auf die Donau als Wasserweg für seine Ausfuhr angewiesen. Es ist selbstverständlich, daß sich die Schiffahrtsverhältnisse bei dem großen Güterandrang, der namentlich in Zeiten des Niedrigwasserstandes eintrat, ohne den Treidelbahnbetrieb noch ganz wesentlich kompliziert haben. Aber auch für die Zeiten des Friedensschlusses dürfte sich der Treidelbetrieb im Eisernen-Tor-Kanal als sehr aussichtsreich erweisen, wenn auch damit gerechnet werden muß, daß ein großer Teil des gegenwärtigen Warentransportes wieder seinen Weg über die See wählen wird. Aber schon eine Verdopplung oder Verdreifachung des Verkehrs von 1913 würde dem kombinierten Treidel- und Schleppdampferverkehr im Eisernen-Tor-Kanal eine eminente, weltwirtschaftliche Bedeutung geben.

Dr. H.

Die Kanalbaupläne Napoleons I. in Nordwestdeutschland und ihr Zusammenhang mit der Kontinentalsperre

Von Dr. H. Knüfermann

Wie mit der Dauer des Weltkrieges im deutschen Volke immer mehr die Einsicht und das Verständnis für das große weltgeschichtliche Problem Deutschland-England wächst, so hat auch rückblickend die historische Einsicht in die Weltkrisis Napoleon-England vor 100 Jahren an Klarheit gewonnen und uns die Möglichkeit gegeben, alle Momente jenes zwanzigjährigen Kampfes klar zu durchschauen. Aus einem vergleichenden Rückblick zwischen jetzt und damals werden wir mehr als früher die zwingende Notwendigkeit des Napoleonischen Kampfmittels der Kontinentalsperre erkennen, werden wir auch die Bedeutung des Napoleonischen Planes zur Schaffung eines nordwestdeutschen Binnenkanalsystems im Bereich und Zusammenhang dieser Festlandsperre recht zu erfassen vermögen.

Wie schon der französische Historiker A. Sorel in dem gesamten Weltreiche Napoleons I. „nur eine Koalition gegen England" sieht, so haben wir auch die Kanalbauprojekte des Kaisers in den Jahren vor dem russischen Feldzug als geplantes Kampfmittel gegen Großbritannien im Rahmen der wirtschaftlichen Abschließung des Festlandes zu betrachten.

Mit der Entwicklung der Idee dieser Festlandsperre und ihrer Durchführung hängt nun die Entstehung der Kanalbauprojekte aufs engste zusammen. Wie der grundlegende Gedanke, England durch Sperrung des Festlandes wirtschaftlich niederzuringen, bereits aus der Zeit des Wohlfahrtausschusses und Direktoriums stammt, so ist auch der Gedanke an einen Kanal zur Ostsee ein Ergebnis dieser Zeit[1]). Schon 1795, während der Eroberung Hollands durch die junge französische Republik, ernstlicher 1796, wird in Paris vorgeschlagen, man solle durch die Besetzung Hannovers und die

[1]) Quellen und Literatur über die Kanalprojekte Napoléons I. in Nordwestdeutschland: 1. Correspondance de Napoléon I. — 2. Wohlwill, Verbindung zwischen Elbe und Rhein durch Landstraßen und Kanäle nach den Projekten Napoleons I. Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, VII, S. 43 ff. Vgl. S. 19. — 3. Wohlwill, Frankreich und Norddeutschland von 1795 bis 1800. Historische Zeitschrift von Sybel, Bd. 51, neue Folge Bd. 15, S. 385 ff. — 4. Wohlwill, Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, Gotha 1914, S. 401ff. — 5. J. Kretzschmar, Napoleons Kanalprojekte zur Verbindung des Rheins mit der Elbe und Ostsee. Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen, Jahrgang 1906, 1. Heft, S. 399 ff. — 6. Jahrgang 1907, 1. Heft, S. 88 ff. A. Richter, Die französischen Kanalprojekte für Nordwestdeutschland. — 7. R. Zeyß, Die Entstehung der Handelskammern und die Industrie am Niederrhein. Ein Beitrag zur Wirtschaftspolitik Napoléons I., Leipzig 1907, Kap. 6, S. 159 ff. — 8. Servières, L'Allemagne française sous Napoléon I. Paris 1904.

Sperrung der Weser- und Elbemündung Englands Nordseehandel vernichten[2]). Und in demselben Sinne spricht sich der junge Bonaparte bereits am 23. Februar 1798 in einer Denkschrift an das Direktorium aus, daß man Hannover und Hamburg zur Bekämpfung Englands wegnehmen müsse[3]). Es war die Zeit, als man begann, jede englische Einfuhr nach Frankreich zu verbieten und die Beschlagnahme aller englischen Güter anzuordnen. Aus diesem Gedankenkreise ist nun zwischen Ende 1797 und Anfang 1798 der erste Vorschlag zur Verbindung der Seine mit der Ostsee durch Binnenkanäle entstanden. Wie man zu dem Versuche kam, die Küsten gegen England zu sperren, weil man nicht imstande war, mit der durch die Revolutionswirren zerrütteten französischen Marine gegenüber der starken britischen Flotte die See zu beherrschen, so entsprang auch die Idee eines Binnenschiffahrtweges von Paris nach Lübeck aus dem Verlangen, eine von der englischen Flotte ungestörte Schiffahrtverbindung herzustellen. Eine Denkschrift aus dieser Zeit in den Akten des Ministeriums des Auswärtigen in Paris empfiehlt, „das Kurfürstentum Hannover dem englischen Königshause zu entziehen und — zusammen mit der Reichsstadt Hamburg — womöglich in eine Republik zu verwandeln“. Unter den Motiven aber, welche eine derartige Umgestaltung im Interesse Frankreichs wünschenswert machen, betont sie die Notwendigkeit, „behufs Versorgung der französischen Flotte in Kriegszeiten eine direkte Kommunikation mit der Ostsee herzustellen“. Eine solche sei durch Anlage von Kanälen zwischen Elbe, Weser, Ems und Rhein außerordentlich leicht zu bewirken. Auch die Bedeutung dieser Wasserstraße für den Absatz der französischen Produkte wird nachdrücklich hervorgehoben und der erwähnte Plan mit der Idee einer kommerziellen Vereinigung Frankreichs und der ihm befreundeten Staaten zur Ausschließung der englischen Industrieprodukte in Zusammenhang gebracht[4]).“

Zunächst blieb es allerdings bei diesem Vorschlage. Die politische Entwicklung war noch nicht so weit gediehen, um diese Pläne ernstlich ins Auge fassen zu können. Frankreich war damals noch nicht imstande, einfach über Nordwestdeutschland zu verfügen, sondern mußte mit dem Widerstande und ernstlichen Einspruche Preußens rechnen, wollte man diese Gedanken zur Ausführung bringen[5]). Erst als Napoleon als Konsul fast alle Regierungsgewalt in seiner Hand vereinigt hatte, geschah der erste Schritt auf diesem Wege. Als England nach dem kurzen Frieden von Amiens aus Geschäftsgründen[6]) am 16. Mai 1803 Frankreich aufs neue den Krieg erklärt hatte, antwortete Napoleon mit der Besetzung Hannovers und Cuxhafens und sperrte damit den Seeverkehr Englands mit den Weser- und Elbhäfen, wie er das schon 1798 vorgeschlagen hatte. Damit begann die eigentliche Kontinentalsperre, und schon am 28. Juli 1803 verkündete er, daß die Frankreich benachbarten Ströme Maas, Schelde und Rhein durch einen „canal de grande navigation“ verbunden werden sollten[7]). Damit war das erste offizielle Wort über die großen Kanalbaupläne der folgenden Jahre gesprochen. Allerdings verging bis zur genaueren Untersuchung über die Möglichkeit des Projektes noch geraume Zeit.

Nachdem bei Trafalgar 1805 die französische Seemacht von Nelson vernichtet war und so fürs erste keine Aussicht bestand, England durch eine Flotte zur See vernichtend zu schlagen, mußte Napoleon ernstlich versuchen, England wirtschaftlich niederzuringen, um während dieses Wirtschaftskampfes Zeit zu gewinnen, die französische Marine wieder aufzubauen. Zunächst trug er sich mit dem Plane, Holland zur strengeren Durchführung der Küstensperre ganz mit Frankreich zu vereinigen. Dazu galt es aber erst den Widerstand Preußens zu beseitigen[8]). Da dieses sich trotz des Pariser Vertrages vom 25. Februar 1806, auf Grund dessen es seine Nordseehäfen, die Weser- und Elbemündung und den Hafen von Lübeck Großbritannien verschloß, und trotz der französischen Mahnung vom Juli 1806, den Kampf gegen England energisch aufzunehmen, nicht willfährig genug zeigte, wurde seine Macht bei Jena und Auerstedt zerschmettert, und von dem eroberten Berlin aus erging am 21. November 1806 das berühmte Dekret über die Sperrung des Kontinents gegen den englischen Handel. Im Frieden von Tilsit mußte Friedrich Wilhelm III., wie schon vorher der Zar, sich dem Kontinentalsystem ohne Rückhalt anschließen. Nun konnte Napoleon Holland und den größten Teil von Nordwestdeutschland an seine Verwandten vergeben. Doch ließ er zum Schutze der französischen Industrie noch weiterhin eine Zollschranke zwischen ihren Gebieten und dem eigentlichen Frankreich bestehen.

In dieser Zeit erst gediehen die Pläne über den Schelde-Maas-Rhein-Kanal zur Reife. Anfang 1806 hatte man die Geländeuntersuchungen einigermaßen abgeschlossen, und die Gesetzesvorlage über die Eröffnung eines Kanals zwischen Schelde und Rhein war am 10. Mai 1806 mit grosser Mehrheit vom Corps législatif angenommen worden[9]). Als „Grand Canal du Nord“ sollte die Kanallinie von der Schelde, und damit von Antwerpen, über Hérenthals, Loozen, Weert, Meijel und Venloe zur Maas und über Grefrath, Süchteln, Viersen, Neersen, Neuß zum Rhein unterhalb Grimlinghausen geführt werden. Die Länge des geplanten Schiffahrtweges betrug etwa 200 km, die Höhenunterschiede sollten durch 42 Schleusen, 9 zwischen Maas und Rhein, überwunden werden. Die Abmessungen des Kanals mit einer Sohlenbreite von 13 m und einer nutzbaren Tiefe von 2,6 m waren für damalige Rheinschiffe von 200 t Tragkraft berechnet und die Kosten des Werkes auf 12 845 920 Fr. veranschlagt[10]).

Wenngleich bei den Verhandlungen des Corps législatif besonders die Bedeutung des Projektes für das damals französische Antwerpen hervorgehoben wurde, so sollte doch sicher der Hauptzweck, den Napoleon mit der Schiffahrtstraße verfolgte, der sein[11]), durch sie Holland und die holländischen Häfen zu umgehen, die immer noch ein bequemes, von Frankreich nur ungenügend überwachtes Einfallstor für die verhaßten englischen Waren bildeten[12]).

Seit 1808 begonnen, wurden die Bauarbeiten an dem Kanal bis Mitte 1810 durchgeführt, dann aber infolge weiterer für die Kontinentalsperre getroffener Gebietsveränderungen und durch das Auftauchen größerer Kanalpläne unterbrochen und bald eingestellt, nachdem ungefähr viereinhalb Millionen Fr.[13]) verausgabt waren.

[2]) Wohlwill, Histor. Zeitschr. v. Sybel, S. 393, 401, 412. Vgl. Höniger, Die Kontinentalsperre in ihrer geschichtlichen Bedeutung, Berlin 1907, S. 7 f.

[3]) Correspondance de Napoléon I., Bd. III, S. 492.

[4]) Nach Wohlwill, Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, VII, S. 43 f. — Wohlwill, Histor. Zeitschrift von Sybel, Bd. 51, S. 424. — Zeyß, Die Entstehung der Handelskammern und die Industrie am Niederrhein . . . . S. 178.

[5]) Zwar beabsichtigte auch Preußen damals, Rhein und Ems durch einen Kanal zu verbinden. Doch verfolgte es damit natürlich nur preußische Interessen. Vgl. Knüfermann, Zur Geschichte der Emsschiffahrt . . ., Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt, Heft 3/4, 1917, S. 34.

[6]) Vgl. Brandt, England und die Napoleonische Weltpolitik 1800 bis 1803, 2. Aufl. Heidelberg 1916.

[7]) Nach Zeyß, S. 163.

[8]) Vgl. Höniger Die Kontinentalsperre . . ., S. 17.

[9]) Bulletin des lois, IVe Série 91, Nr. 1546. — Vgl. Zeyß, S. 173 ff.

[10]) Nach Zeyß, S. 174. Nach weiteren eingehenden Untersuchungen stieg der Kostenanschlag auf 18 Millionen. Zeyß, S. 187.

[11]) Schon Zeyß, S. 174, hebt das richtig hervor.

[12]) Zeyß, S. 174.

[13]) Zeyß, S. 186.

Wie schon erwähnt, war Napoleon die Absperrung Hollands gegen die englischen Waren noch nicht scharf genug. Weder mit seinem Bruder Ludwig noch mit Jérome war er zufrieden. So droht er bereits im Herbst 1809, er werde Holland und die deutschen Hansastädte ganz dem französischen Reiche einverleiben, und 1810 greift er wirklich zu dieser entscheidenden Maßregel. Am 9. Juli 1810 vereinigt er Holland und am 13. Dezember 1810 das Küstengebiet von der Ems bis zur Elbe und zur Ostsee mit Oldenburg, Bremen, Hamburg, Lauenburg und Lübeck mit dem französischen Kaiserreiche.

Diese Ausdehnung des französischen Staates über die deutsche Nordseeküste bis zur Ostsee hin hat die weiteren, gewaltigen Kanalbauprojekte hervorgerufen. Schon im März 1808 hatte der Steuereinnehmer des Arrondissements Kleve, Sinsteden, wohl unabhängig von den schon zur Zeit des Direktoriums geäußerten Ideen, dem französischen Minister des Innern in einer Denkschrift Vorschläge unterbreitet über eine Wasserstraßenverbindung von Antwerpen bis zur Weichsel[14]). Sein Gedanke war, daß man ein zusammenhängendes System von Binnenkanälen schaffen müsse, um die Staaten und Völker des Festlandes in ihrem Verkehr untereinander unabhängig zu machen von der Selbstsucht Englands, das sich anmaße, das Meer zu beherrschen[15]). Er schlug vor, den begonnenen Nordkanal durch eine Wasserstraße mit dem Rhein bei Wesel statt bei Grimlinghausen zu verbinden, dann von der Lippe einen Kanal zur Weser bei Holzminden zu bauen und diesen unter Benutzung der Ilme, Leine und Innerste fortzusetzen über Hildesheim, Wolfenbüttel, unter weiterer Benutzung der Oker, Aller und Ohre, bis zur Elbe bei Magdeburg. Von dort sei durch die preußischen Kanäle ein Binnenschiffahrtweg bis zur Weichsel bereits vorhanden.

Nachdem Sinsteden auch dem Kaiser am 1. Juli 1808 seine Pläne eingereicht hatte, erfolgte auf Anordnung des Ministers des Innern eine vorläufige Prüfung, die aber, wenn auch die Hauptgedanken für gut anerkannt wurden, vor allem das Fehlen jeden Anhaltes für die technische Durchführbarkeit bemängelte und den Gegenvorschlag machte, daß die Anlage eines Kanals zwischen Hamburg und Holland durch das Flachland und die Moorgebiete weit eher möglich sei[16]). Diese Bemerkungen, wie auch das Sinstedensche Projekt, haben jedenfalls bei dem Kaiser nachhaltigen Eindruck gemacht und seine Gedanken auf die Möglichkeit einer Kanalverbindung von Paris zur Ostsee an und für sich, aber auch besonders auf die Nützlichkeit eines solchen Werkes für seinen Krieg mit England hingelenkt. Denn als er die Angliederung Nordwestdeutschlands an Frankreich vollzog, begründete er sie sogar, wenn auch der wirkliche Grund der war, die Kontinentalsperre noch energischer durchzuführen, mit der Notwendigkeit, die Mündungen der deutschen Ströme zu beherrschen, und mit dem Plane eines Binnenschiffahrtkanales zur Ostsee. In der Botschaft des Kaisers an den Senat vom 10. Dezember 1810 heißt es[17]): „Die Verfügungen, welche die britische Regierung 1806 und 1807 erlassen hat, haben das öffentliche Recht Europas zerrissen. Eine neue Ordnung der Dinge beherrscht die Welt. Neue Sicherungen sind für mich notwendig geworden. Die Vereinigung der Mündungen der Schelde, der Maas, des Rheines, der Ems, der Weser und der Elbe mit dem Kaiserreich und die Herstellung einer Binnenschiffahrt mit der Ostsee scheinen mir die ersten und wichtigsten zu sein. Ich habe den Plan eines Kanals entwerfen lassen, der innerhalb von fünf Jahren vollendet sein soll, und der die Ostsee mit der Seine verbinden wird.“ Und in demselben Sinne, ja noch dringender, spricht sich der ergänzende Bericht Champagnys, des Ministers des Aeußeren, aus[18]): „Die Beschlüsse der britischen Regierung haben die Privilegien der neutralen Schiffahrt gänzlich zunichte gemacht und Ew. Majestät ist nicht mehr imstande, Ihre Arsenale zu füllen und einen sicheren Weg für den Handel mit dem Norden zu behaupten, außer vermittels der Binnenschiffahrt. Die Wiederherstellung und Erweiterung des Kanals, der bereits zwischen Hamburg und Lübeck besteht, und der Bau eines neuen Kanals, der Elbe, Weser und Ems verbinden soll, und dessen Herstellung in einem Lande, wo die Natur keine Hindernisse bietet, nur etwa vier bis fünf Jahre dauern, und dessen Kosten 15 bis 20 Millionen betragen werden, sollen den französischen Kaufleuten einen vorteilhaften, bequemen und gefahrlosen Weg eröffnen. Ihr Reich wird zu jeder Zeit mit der Ostsee Handel treiben, die Erzeugnisse seines Bodens und Gewerbefleißes nach dem Norden schicken und von dort beziehen können alle für die Marine Ew. Majestät so nötigen Dinge.“ Klarer als mit diesen Worten konnte der Zweck und der Nutzen des Projektes kaum ausgedrückt werden. Durch den geplanten Kanal sollte eine sichere, von der englischen Flotte ungestörte Verbindung mit der Ostsee gewonnen werden und die Möglichkeit, alles wichtige Material für den Neubau der französischen Flotte, der dem Kaiser so sehr am Herzen lag, von dort zu beziehen. Fürwahr ein weitausschauendes Projekt mit großen Zielen! Und doch sollte nichts davon zur Ausführung kommen!

Zunächst blieb Napoleon von der Wichtigkeit und Notwendigkeit der geplanten Schiffahrtstraße vollauf überzeugt, und bei seinem Interesse für Kanäle an und für sich hat er sich mit Eifer des Planes angenommen. Und wenn auch die Ankündigung des Kaisers, daß zur Ausführung des Kanals die Einverleibung der Hansestädte nötig sei[19]), etwas gesucht war, so ist doch nicht zu bezweifeln, daß er sich von den Plänen Großes für den Kampf mit England im Rahmen der Kontinentalsperre versprach und die wirkliche Absicht hatte, als Ersatz für die von den Engländern unmöglich gemachte Seeschiffahrt eine Binnenschiffahrtverbindung mit der Ostsee herzustellen.

Zunächst wurde in einer Sitzung des Wege- und Brückenbaurates vom 22. Dezember 1810 beschlossen, den Kanal zwischen Elbe und Ostsee wieder herzustellen oder neu zu bauen, und zwei Millionen wurden als erste Rate von dem Haushaltsplan für 1811 dafür bewilligt. Während dieser Arbeiten sollten dann die Pläne für die Verbindung zwischen Elbe und Rhein entworfen werden[20]). Im Februar 1811 wurde weiter bestimmt, daß für das ganze Kanalprojekt, den sogenannten „Canal de la Baltique“, ferner acht Millionen ausgeworfen werden sollten, davon eine Million für die Vorarbeiten 1811.

Da jedoch die Durchführung der Bodenuntersuchungen, Vermessungen und Berechnungen durch die Ingenieure Beautemps-Beaupré und Tarbé viel Zeit in Anspruch nahm, so überwies Napoleon Anfang August 1811 von der bewilligten einen Million zunächst 900 000 Fr. für den zu dem geplanten Feldzug gegen Rußland so

[14]) Es ist nicht ausgeschlossen, daß er Kenntnis hatte von den Plänen, die ein Baron v. Bilistein schon in der Zeit des Siebenjährigen Krieges Friedrich dem Großen vorgeschlagen hatte, die aber als unausführbar aufgegeben waren. Vgl. Zeyß, S. 166/171, 181 f. Aus der Widmung der Denkschrift an König Jérome geht auch wohl hervor, daß er Kenntnis hatte von dessen Plänen, die auf eine Kanalverbindung zwischen Weser und Elbe hinzielten. Vgl. Zeyß, S. 183, Anmerk. — Kretzschmar, Zeitschr. d. Histor. Vereins f. Niedersachsen 1906, 1. Heft, S. 140 f. — Richter, ebendort, 1907, 1. Heft, S. 112.

[15]) Nach Zeyß, S. 181.

[16]) Zeyß, S. 182.

[17]) Correspondance de Napoléon I., Bd. XXI, S. 313.

[18]) Correspondance de Napoléon I., Bd. XXI, S. 315.

[19]) Vgl. Zeyß, S. 185. — Wohlwill, Mitteil. d. Vereins f. Hamb. Gesch., S. 45. — Hamburger Correspondent v. 20. Februar 1811.

[20]) Richter, Zeitschr. d. Histor. Vereins f. Niedersachsen 1907, S. 100. — Vgl. Zeyß, S. 189.

überaus wichtigen Chausseebau Wesel—Hamburg[21]). Auch scheinen ihm in dieser Zeit die ersten Bedenken über den wirklichen Nutzen der Kanalprojekte aufgestiegen zu sein. Denn sein Brief an den Marineminister Decrés vom 9. August 1811 enthält jetzt die bemerkenswerten Sätze, daß der Kanal mindestens 30 Millionen kosten werde. Im Frieden aber werde er immer nur von mäßigem Nutzen sein. Für den Verkehr Hamburg—Amsterdam—Antwerpen würden große Seeschiffe immer den Vorzug haben. Ja, auch für Kriegszeiten sei es zweifelhaft, ob der projektierte Kanal vorteilhafter sei als die bestehende Verbindung (durch das Wattenmeer). Denn es sei jetzt schon für den Feind unmöglich, die Schiffahrt zwischen Hamburg und Cuxhafen zu stören, und es werde für ihn gleichfalls nicht möglich sein, die Schiffahrt zwischen Cuxhafen und der Zuidersee durch das Wattenmeer zu behindern, wenn man die Inseln besetze und befestige[22]). Und wenige Tage später erging an Decrés der Auftrag, das Wattenfahrwasser untersuchen zu lassen und durch Kanonenboote und Befestigung der Inseln die Küstenschiffahrt zu schützen[23]).

Diese Anweisungen an den Marineminister sind nun auch insofern von Bedeutung, weil sie zeigen, daß die merkantilen Interessen, die wohl erst noch bei den Kanalplänen mitsprachen, jetzt allmählich bei dem Kaiser völlig zurücktreten vor den Interessen der Marine, vor dem Gedanken, nur für die Zeit des Krieges mit England eine geschützte Verbindung der Seehäfen herzustellen.

Im Januar 1812 waren die Vorarbeiten so weit gediehen, daß die in der Hauptsache von Tarbé in einer Denkschrift vom 10 Januar 1812 festgelegten Entwürfe in den Sitzungen des Wege- und Brückenbaurates besprochen werden konnten[24]).

Es wurden dabei folgende Linien als ausführbar vorgeschlagen:

I. Der sogenannte „Küstenkanal". Man unterschied bei ihm zwei Tracen:

a) Indem man die Verbindung des Rheines mit der Zuidersee und weiterhin durch schon vorhandene Kanäle über Leeuwarden, Groningen, Delfzyl am Dollart mit der Ems als gegeben betrachtete, wurde die Fortsetzung dieser Linie von Emden über Aurich, Wittmund, Jever zum Jadebusen bei dem jetzigen Wilhelmshafen empfohlen. Vermittels eines Durchstiches durch die Halbinsel Butjadingen gedachte man die Wesermündung gegenüber Geestemünde zu erreichen. Unter Benutzung der Geeste war dann ein Kanal entweder über Bremervörde zur Oste oder über Bederkesa nach Cuxhafen oder Neuhaus an der Oste geplant, die gegenüber Brunsbüttel in die Niederelbe mündet. Die Kosten dieser Linie waren auf etwa 9 Millionen Fr. veranschlagt. Da aber die Linie zu nahe an der Küste lag und die Ueberfahrten über den Dollart, die Jade und Wesermündung vor Stürmen und der englischen Flotte ungeschützt waren, so wurde die folgende Linie empfohlen:

b) Von Swartsluis an der Zuidersee nördlich von Zwolle sollte ein Kanal über Assen, Nieuwe Schans zur Ems gegenüber Leer geführt werden. Die Fortsetzung sollte der Leda und Jümme folgen und über Detern bis Oldenburg führen, von wo man die Hunte bis zur Weser benutzen konnte. Von der Weser wieder war die Fort-

[21]) Vgl. Zeyß, S. 190.

[22]) Correspondance de Napoléon I., Bd. XXII, S. 391.

[23]) Correspondance de Napoléon I., Bd. XXII, S. 428.

[24]) Das Folgende nach Richter u. Kretzschmar, Zeitschr. d. Histor. Vereins für Niedersachsen 1906 u. 1907, S. 103 u. S. 143 ff. — Zeyß S. 191 ff. Die in Betracht kommenden Akten befinden sich im Staatsarchiv Hannover und in den Archives Nationales zu Paris. Ferner befinden sich Akten und Pläne bei der Königl. Regierung zu Münster i. Westf. Abt. Wasser- u. Tiefbaudezernat. Vgl. Knüfermann, Gesch. d. Max-Clemens-Kanals, Hildesheim 1907, S. 104, Reinhold u. Oltmans, Der deutsche Handelskanal, Leer-Bremen, 1817; Berghaus, Wallfahrt durchs Leben, III. S. 133 ff.

setzung von Vegesack unter Benutzung der Hamme bis Bremervörde geplant. Von hier konnte man durch die Oste und einen kurzen Durchstich die Schwinge erreichen, die bei Stade-Brunshausen in die Elbe mündet. Auch diese Linie bot wie I a wenig technische Schwierigkeiten. Sie erforderte 18 Schleusen und 185 km Kanalneubauten und sollte 10½ Millionen Fr. kosten. Ein Ergänzungsvorschlag ging dahin, von Vegesack aus eine Verbindung mit der Este bei Buxtehude herzustellen, die ihr Wasser etwas unterhalb Hamburgs gegenüber Blankenese in die Elbe ergießt. Doch sollten sich dadurch die Kosten auf 15 Millionen Fr. erhöhen.

II. Bedeutend weiter landeinwärts als diese beiden Vorschläge des Küstenkanals war die Linie des sogenannten „Zentralkanals" projektiert. Sie führte vom Unterlauf der Yssel mit einem kurzen Durchstich zur Vechte bei Zwolle weiter die Vechte aufwärts und durch einen Kanal über Coevorden durch das Burtanger Moor zur Ems bei Meppen. Von hier sollte ein Seitenkanal die Hase begleiten bis Quakenbrück und von dort unter Ausnutzung des Wassers des Dümmersees zur Hunte bei Diepholz hinüberführen. Die Hunte konnte abwärts benutzt werden bis Wildeshausen. Von dort war ein Kanal zur Weser bei Bremen geplant. Weiterhin sollte die Verbindung mit der Elbe bei Cuxhafen, Neuhaus, Stade oder Buxtehude hergestellt werden, wie es die Entwürfe unter I a und b vorsahen. Schon diese ganze Linie bot bedeutend größere technische Schwierigkeiten. Es waren ziemlich beträchtliche Steigungen zwischen Vechte, Ems und Weser durch Schleusen und tiefe Einschnitte zu überwinden. Insgesamt waren 41 Schleusen vorgesehen und an eigentlichen Kanalbauten 344 km. Dementsprechend waren die Kosten auf 26¾ und 30½ Millionen Fr. geschätzt.

III. Das dritte Hauptprojekt kam in seinen wesentlichen Zügen den Sinstedenschen Vorschlägen nahe. Dieser Plan sah zunächst vom Rhein von Wesel an die Benutzung der Lippe vor, dann von Haltern eine Verbindung über Münster nach Telgte an der Ems oder von Hamm nach Warendorf zur Ems[25]). Von dort galt es dann, den Kanal bei Bielefeld durch den Teutoburger Wald und über Herford zur Weser an der Westfälischen Pforte zu führen. Die Weser sollte bis zur Mündung der Aller bei Verden benutzt werden. Weiter war dann die Verbindung mit der Elbe von Verden über Rotenburg, Tostedt durch die Lüneburger Heide nach Buxtehude zur Estemündung vorgesehen. Dieser Plan bot mit der Ueberwindung ganz beträchtlicher Höhenunterschiede zwischen Lippe und Ems und von der Ems durch den Teutoburger Wald zur Weser die größten Schwierigkeiten, die mit 75 Schleusen[26]) überwunden werden sollten. An Kanalbauten erforderte das Projekt 268 km. Seine Kosten sollten sich auf ungefähr 27 Millionen Fr. belaufen. Als allgemeine Maße waren 10 m Sohlenbreite, 16 bis 20 m Wasserspiegelbreite und 2 m Wassertiefe für die Kanäle vorgesehen.

Als Fortsetzung all dieser Pläne war die Verbindung der Elbe mit der Ostsee in der Linie des alten Stecknitzkanals von Lauenburg zur Trave gedacht. Von der Verbindung Hamburg—Lübeck durch das Alstertal sah man ab, da die Wasserversorgungsschwierigkeiten zu groß erschienen. Während man ursprünglich vorgehabt hatte, die Verbindung von der Elbe zur Ostsee zunächst herzustellen, hat man dann doch davon abgesehen, und schließlich ist dieses Stück des großen Projektes überhaupt nicht mehr eingehend untersucht worden. Auch ist zur Verbesserung des veralteten Stecknitzkanals nichts geschehen[27]).

[25]) Vgl. Knüfermann, Zur Gesch. der Emsschiffahrt . . ., Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt 1917, Heft 3/4, S. 34.

[26]) Die Zahl 57 (vgl. Zeyß S. 192) scheint auf einem schon alten Schreib- oder Druckfehler zu beruhen.

[27]) Vgl. Hedrich, Die Entwicklung des schleswig-holsteinschen Eisenbahnwesens, Altona, 1915, S. 6.

Das Schicksal der großen Pläne zeigt nun weiter recht deutlich, daß es Napoleon immer weniger um wirtschaftliche Maßnahmen zur Förderung des Binnenhandels zu tun war als vielmehr fast allein um die Gewinnung eines Mittels zum Kampf und zum Schutz gegen die englische Flotte und ihre Uebermacht zur See.

Der letzte der drei großen Entwürfe wurde gleich zu Anfang der Beratung am 20. Januar 1812 von dem Kaiser verworfen. Er sei zu kostspielig, und ein schneller Verkehr auf dem Kanal werde durch die große Zahl der Schleusen behindert. Und von den beiden nördlicheren Linien gab Napoleon, auf seinen schon früher ausgesprochenen Gedanken über die Wattenschiffahrt zurückkommend, dem Küstenkanal den Vorzug.

Zwar sind die Aeußerungen des Kaisers[28]), wohl infolge seiner mangelnden Ortskenntnis, nicht ganz klar[29]), doch das geht sicher aus ihnen hervor, daß er die nördlichste Linie den anderen vorzog. Es sollte eben nicht ein Mittellandkanal geschaffen werden; dazu war keine Zeit, sondern er brauchte einen Kanal dringend und bald, der ihm, wenn auch nur notdürftig, die Seeschiffahrt ersetzte. Mißlungene, von den Engländern gestörte Versuche, eine Schiffahrtverbindung durch das Wattenmeer herzustellen[30]), zwangen ihn, unbedingt nach einem Aushilfsmittel zu suchen, und ein solches sollte ihm ein schnell und billig auszuführender Küstenkanal sein.

Mitbestimmend wird dabei für ihn ein anderer, schon 1811 aufgetauchter Gedanke[31]), der immer mehr in den Vordergrund tritt, die Idee, den Kanal zu einem wichtigen Gliede in der Kette der geplanten Nordseeküstenbefestigungen zu machen, als deren einen Endpunkt er sich einen gut ausgebauten, mit Werften versehenen und stark befestigten Kriegshafen an der Elbmündung dachte. Schon 1811 hatte er an den Oberbefehlshaber seiner Armee in Deutschland, Davout, geschrieben: „Ich brauche einen befestigten Platz an der Elbe . . . denn ein Stützpunkt im Norden gegen England, Dänemark und Preussen erscheint mir dringend notwendig[32]).“

So überwies er nun die Kanalangelegenheit zur genaueren Untersuchung einer neuen Kommission, in der zwar noch Mitglieder der früheren, vor allem Tarbé, saßen, die aber hauptsächlich aus Ingenieuren und Offizieren der Marine unter dem Vorsitz des Marineministers bestand.

Diese Kommission hatte insbesondere zu untersuchen, wo der Kanal in die Elbe münden sollte, wie der Endpunkt mit dem geplanten Kriegshafen in Verbindung zu bringen sei, und wie dieser durch Forts am besten geschützt werden könne. Wie an der Mündung des Kanals in die Elbe mit diesem befestigten Kriegshafen, so sollte am westlichen Ende der Schiffahrtstrasse, am Dollart, ein anderer Marinestützpunkt in Delfzyl geschaffen werden. Beide Häfen waren als Stützpunkte für Kanonenbootflottillen gedacht, die sich jederzeit durch den Kanal vereinigen konnten.

Die Kommission entschied schon nach kurzer Zeit, daß der Kanal von Neuhaus an der Oste über Bremervörde zur Weser in die Nähe Bremens zu führen sei. Zwar kam das Kanalende dadurch etwas südlich des projektierten Kriegshafens zu liegen, doch wurde es für hinreichend durch dessen Batterien geschützt erachtet[33]).

Der Ausbruch des Krieges mit Rußland hat dann die weiteren Vorarbeiten und Untersuchungen unterbrochen. Nur auf schnellste Fertigstellung der so wichtigen Heerstraße Wesel—Hamburg war man in dieser Zeit bedacht. Und als der Kaiser nach dem furchtbaren Zusammenbruch in Rußland nach Frankreich zurückgekehrt war, hatte er weder Geld noch rechtes Interesse für die Kanalbaupläne. Am 14. Januar 1813 bestimmte er ausdrücklich: „Le crédit de la Baltique sera supprimé[34])“! Nur der Ausbau des Kriegshafens an der Elbmündung gegen England erschien ihm noch wichtig genug. Jedenfalls hat die Kanal- und Hafenbaukommission die darauf bezüglichen Pläne noch weiter bearbeiten müssen. Ihr Vorschlag, daß der Kriegshafen, das Kanalende und die Befestigungen bei Altenbruch, einige Kilometer von Cuxhafen entfernt anzulegen seien, ist das letzte auf die großen Pläne Bezügliche. Er erfolgte am 12. August 1813, als Napoleon sich schon im Entscheidungskampf mit den Verbündeten befand[35]).

Auch an dem begonnenen Nordkanal, der Schelde, Maas und Rhein verbinden sollte, dessen Weiterbau aber ausgesetzt wurde, solange über die Verbindung des Rheins mit der Ostsee noch nichts entschieden war, geschah kein Spatenstich weiter mehr. Im Januar und Mai 1813 war auch „die Vertagung seiner Fertigstellung auf unbestimmte Zeit“[36]) verschoben worden.

So wurde von all den großen Plänen des Kaisers zur Verbindung der Seine mit der Ostsee nichts vollendet. Sein jäher Sturz hat alle Pläne zunichte gemacht.

Angesichts des an und für sich nur kleinen und wenig bedeutenden Endplanes des Küstenkanals von der Niederelbe über die Weser zur Emsmündung an Stelle des mit grossen Erwartungen und Hoffnungen angekündigten Mittellandkanals hat man wohl bezweifelt, ob es Napoleon überhaupt ernst gewesen sei mit seinen Projekten. Man muss dabei dreierlei in Erwägung ziehen. Die mehr und mehr gesteigerten Kriegsrüstungen beanspruchten die französischen Finanzen derart, daß der Kaiser wohl Wert darauf legen mußte, den billigsten Entwurf zu wählen. Änderseits zwang ihn die bittere Not infolge der englischen Seeherrschaft dazu, eine vom Feinde ungestörte und nicht zu erreichende Binnenschiffahrtstraße unbedingt zu schaffen, wenn anders er nicht auf das so wichtige Schiffbaumaterial des Nordens für den Wiederaufbau der französischen Marine verzichten wollte. Und die weitere Einsicht, daß beim Friedensschluß die Seeschiffahrt und ihre Zufuhren unter allen Umständen der Binnenschiffahrt überlegen sein würden, drängte folgerichtig zu dem Entschluß, dem leicht und einfach auszuführenden Küstenkanal vor allen anderen den Vorzug zu geben. Den Bau dieses Küstenkanals aber hat er ernstlich vorgehabt. Daran ist wohl kaum zu zweifeln. Dass er ihn wirklich ausführen und mit den Kriegshäfen Cuxhafen und Delfzyl zu einem wichtigen Hilfsmittel im System der Kontinentalperre, zu einem wichtigen Hilfsmittel auch für den Neubau der französischen Flotte ausgestalten wollte, dafür spricht am entschiedensten sein unerschütterlicher Wille, den Kampf mit England zum siegreichen Ende zu führen. Dazu war er bereit, jegliches Mittel zu benutzen. Dazu brauchte er auch den Kanal, solange es ihm nicht möglich war, seinem Gegner die Seeherrschaft streitig zu machen.

[28]) Correspondance de Napoléon I., Bd. XXIII, S. 186 f.

[29]) Vgl. Richter, S. 107. Zeyß, S. 193. Es ist insbesondere unverständlich, was er unter dem „canal latéral sans écluses“ von Cuxhafen nach Bremerlehe versteht.

[30]) Richter, S. 113.

[31]) Richter, S. 111 ff.

[32]) Correspondance de Napoléon I., Bd. XXI, S. 474 f. Vgl. Zeyß, S. 193 f. Anmerk.

[33]) [34]) Nach Zeyß, S. 195.

[35]) Vgl. Richter, S. 105. [36]) Nach Zeyß, S. 197.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im November 1917. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im November: Für die Rheinschiffahrt wird für November festgestellt, daß die Zufuhren zu den Ruhrhäfen sich wieder erheblich verstärkt haben. Der Verkehr nach dem Oberrhein hatte ebenfalls wieder größeren Umfang angenommen; leider ging der

Wasserstand täglich zurück und legte den Verfrachtern bei der Ausnutzung des Laderaums erhebliche Beschränkungen auf. Häufiger Nebel verlängerte die Reisezeit der Schleppzüge. In der zweiten Monatshälfte machte sich wieder Mangel an Leerraum und Schleppkraft fühlbar. Frachten und Schlepplöhne blieben fest und steigend. Auch der Verkehr von Mannheim und den Mittelrheinhäfen war lebhaft. Der Verkehr mainabwärts war ruhig. Die Neckarschiffahrt konnte bei stets regem Verkehr und günstigem Wasserstande auch im Berichtsmonat unverändert weiterbetrieben werden. Außer den Steinsalzladungen talwärts kamen zu den Baustoffversendungen bergwärts noch Kohlenladungen.

Die Beschäftigungsverhältnisse in der Elbeschiffahrt ließen in der ersten Hälfte des Monats November sehr zu wünschen übrig. Infolge der geringen Kohlenausfuhr von Böhmen her war der Bedarf an Kahnraum an den böhmischen Kohlenumschlagsplätzen sehr gering. Auch an den wichtigsten Umschlagsplätzen in Sachsen und an der Mittelelbe war die Nachfrage nach Kahnraum gering, da es an den hauptsächlichsten Talverschiffungen, Kohlen, Getreide und Salz, mangelte. Es hatten sich daher überall ziemlich beträchtliche Kahnraumbestände angesammelt. In der zweiten Hälfte des Monats trat eine günstigere Wendung ein insofern, als sowohl die Kohlensendungen von Sachsen wie auch die Salzladungen von der Mittelelbe wieder in größerem Umfange einsetzten, so daß die vorhandenen Raumbestände in kurzer Zeit aufgebraucht wurden und Kahnraum noch immer gesucht wurde. Es ist hierbei auch der während des ganzen Monats herrschende niedrige Wasserstand zu berücksichtigen, der nur eine geringe Ausnutzung der Fahrzeuge ermöglichte. Die Verhältnisse spitzten sich gegen Ende des Monats immer weiter zu, so daß schließlich Mangel an Schiffsraum eintrat.

Auf den märkischen Wasserstraßen hat der Verkehr im November eine Zunahme erfahren, nachdem im Laufe des Monats die Wasserstandsverhältnisse, namentlich der Oder, sich so wesentlich besserten, daß die dort schon seit längerer Zeit festliegende Schiffahrt sich in Bewegung setzen konnte. Hierdurch ergab sich dann auch eine starke Beanspruchung der Löschplätze in der Mark, weil einmal die Waren, vor allem Kohlen, sofort gebraucht wurden und weil auch der Raum so schnell wie möglich wieder verfügbar zu machen war. Durch den stärkeren Verkehr ergab sich auch eine lebhaftere Inanspruchnahme der Schleppdampfer. Innerhalb des Stromgebiets wurde der Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse auf dem Wasserwege nach Möglichkeit betrieben. Der Eildampferbetrieb wies eine weitere sehr lebhafte Beschäftigung auf.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Dezember 1917. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Dezember. Ueber den Stand der Rheinschiffahrt wird folgendes berichtet: Die Ankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren im Berichtsmonat sehr umfangreich, auch die Verladungen in den Zechenhäfen des Rhein-Herne-Kanals umfaßten bedeutende Mengen, die zum größten Teil zum Versand rheinaufwärts kamen. Infolge des stetig zurückgehenden Rheinwasserstandes, zu welchem sich in der letzten Monatswoche noch Eisgang gesellte, erstanden der Schiffahrt viele Schwierigkeiten, wie geringere Abladung, verzögerte Reisen und Mangel an Kahnraum und Schleppkraft. Die Fahrt nach dem Oberrhein wurde aufrechterhalten. Die Leichterungen am Mittelrhein und in der Mainzer und Gustavsburger Gegend nahmen zu. Die Nachfrage nach leeren Kähnen war lebhaft. Schlepplöhne und Frachten behaupteten einen hohen Stand. Am Obermain war der Verkehr ruhig. Die Schiffahrt auf dem Main-Donau-Kanal wurde Mitte Dezember eingestellt. Der Kanal bleibt bis zum Frühjahr für die Schiffahrt geschlossen.

Die Neckarschiffahrt befand sich im Dezember in gleich günstiger Lage wie im November, bis gegen Ende des Monats Treibeis ihre Einstellung herbeiführte. Den Arbeitern sind jedoch noch genügende Beschäftigungsmöglichkeiten geboten, da das Holz im Walde ausgebreitet werden muß und auch noch andere Arbeiten zu erledigen sind.

Die schon im November erwähnte lebhaftere Beschäftigung in der Elbeschiffahrt hielt auch im Monat Dezember an. In der Hauptsache herrschte starker Raumbedarf für Kohlen- und Brikettversendungen von den sächsischen und mittelelbischen Umschlagplätzen. Ebenso fanden Salzverladungen an der Mittelelbe in ziemlich erheblichem Umfange statt. Der niedrige Wasserstand und die dadurch bedingte geringe Ausnutzung der Fahrzeuge trugen weiterhin zur Vergrößerung des Raummangels bei. Dagegen hat sich in dem Berggeschäft ab Hamburg keine Aenderung vollzogen. Die Kohlenverschiffungen ab Böhmen waren im Monat Dezember wieder geringer. Gegen Mitte des Monats setzte Frostwetter ein, welches zeitweilig leichten Eisgang mit sich brachte, jedoch den Schiffahrtsbetrieb nicht störte. Erst im letzten Drittel des Monats brachte das stärker einsetzende Frostwetter Eisgang mit sich, der schon nach wenigen Tagen zu Eisständen führte. So setzte sich bereits am 20. Dezember das Eis bei Niedergrund an der sächsisch-böhmischen Grenze zu, und in den folgenden Tagen wurde noch von verschiedenen anderen Plätzen der oberen Elbe Eisstand gemeldet. Auch auf der Unterelbe bei Lauenburg trat bald darauf Eisstand ein. Damit war die weitere Ausübung des Schiffahrtsbetriebes unterbunden und die Fahrzeuge mußten die schützenden Winterhäfen aufsuchen. Durch den anhaltenden Frost hatte inzwischen auch der Wasserstand einen derartigen Tiefstand erreicht, daß schon aus diesem Grunde Schiffsbewegungen nicht möglich waren.

Auf den märkischen Wasserstraßen gestaltete sich der Verkehr im Dezember weiterhin sehr rege, wenn auch der Wasserstand der benachbarten Flüsse wieder etwas ungünstiger war. Besonders rege war der Stückgutverkehr der regelmäßigen Schiffahrtslinien von und nach Berlin mit den verschiedenen Wasserplätzen an Oder und Elbe. Gegen Ende des Monats setzte der Frost dem Verkehr ein Ende. Die Ladungen mußten zum Teil unterwegs verwintern.

Ein Jubiläum in der Oderschiffahrt.

Am 10. Januar beging Herr Direktor Albert Rischowski in Breslau seinen 70. Geburtstag. Sein Name ist als der des Leiters der Firma Cäsar Wollheim, Werft und Reederei in Breslau, weit über die Grenzen der Provinz Schlesien hinaus bestens bekannt. Es sind dreißig Jahre her, daß er nach Breslau kam und dort die Reederei Cäsar Wollheim, die bekannte ostdeutsche Kohlengroßhandlung, übernahm. Das Unternehmen hat sich allmählich zu einem der größten in der Oderschiffahrt entwickelt, und es wurde ihm später die Werft in Cosel bei Breslau angegliedert, welche sich bald einen Namen im deutschen Schiffbau machte, zu einem tonangebenden Werke des deutschen Flußschiffbaues sich ausbildete und neuerdings erst auch an der Donau in Regensburg eine Niederlassung gründete. So hat Herr Direktor Rischowski es mit unermüdlicher Tatkraft verstanden, die Angelegenheiten dieser Firma in jeder Hinsicht zu fördern, und es soll nicht unerwähnt bleiben, daß er auch auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege für seine Beamten und Arbeiter vorzügliche Einrichtungen schaffen konnte. Aber nicht allein in den Angelegenheiten seines Betriebes hat er sich als vorzüglicher Schiffahrtsfachmann bewährt, sondern weit darüber hinaus in den Angelegenheiten der gesamten Schiffahrt. Zu den Gründern des Schiffahrtsvereins zu Breslau gehörend, übte er in diesem eine unermüdliche Tätigkeit aus. Er arbeitet schon von jeher im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt und in diesem jetzt neugegründeten Fachausschuß. Er wurde durch das Vertrauen seiner Berufsgenossen in die Wasserstraßenbeiräte der Oder und der märkischen Wasserstraßen gewählt und auch sonst von allen Behörden als wohlversierter Fachmann zur Begutachtung aller möglichen Fragen der Schiffahrt und des Schiffbaues herangezogen. Seine großen Verdienste haben durch mehrfache allerhöchste Auszeichnungen eine wohlverdiente Anerkennung gefunden, die größte Anerkennung aber wird ihm wohl die sein, daß er sich in allen Kreisen, in denen er verkehrt, Achtung und Verehrung erworben hat, die in dem Wunsche gipfeln, daß ihm im hoffentlich bald kommenden Frieden noch viele Jahre ungestörten Schaffens in steter Gesundheit beschieden sein mögen.

Schiffsbeleihungsbank in Hamburg. Wir erfahren hierzu, daß das erforderliche Grundkapital für die Errichtung einer solchen Bank in Hamburg zusammengebracht ist. Die Gründung wird erfolgen, sobald gewisse staatliche Voraussetzungen erfüllt sind. Der Senat hat dem Unternehmen ausdrücklich jede Förderung zugesagt. Die Satzungen der Gesellschaft haben dem Senat vorgelegen und dürfen nur mit seiner Zustimmung geändert werden. Ferner hat der Senat seine Genehmigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen in Aussicht gestellt, doch soll die Ausgabe erst nach dem Kriege erfolgen, um zurzeit den Geldmarkt zu schonen. In der Satzung hat sich die Bank auch einer Staatsaufsicht unterworfen. Beliehen werden können Seeschiffe und Flußfahrzeuge grundsätzlich nur gegen Bestellung erststelliger Schiffspfandrechte nach Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister, wenn das Schiff fertig ist. Es können aber auch noch im Bau befindliche Schiffe beliehen werden. Die zur Sicherung der Gläubiger ausreichende Verpfändung eines im Bau befindlichen Schiffes wird auch ohne Eintragung in das Schiffsregister dadurch bewirkt, daß der Schuldner den ihm zustehenden mittelbaren Besitz durch Abtretung des Herausgabeanspruches dem Gläubiger überträgt und die Verpfändung der Werft anzeigt. Die Satzung stellt als Regel den Grundsatz auf, daß der Gesamtbetrag der umlaufenden Schuldverschreibungen in der Höhe des Nennwertes jederzeit durch Darlehnsforderungen der Bank, die durch Schiffspfandrechte sichergestellt sind, von mindestens gleicher Höhe und mindestens gleichem Zinsertrage gedeckt sein muß. Die Gefahr eines Ausfalls soll durch Versicherung des Schiffes und Verpfändung oder Abtretung der Versicherungsforderung und auch durch Versicherung der durch das Schiffspfandrecht gesicherten Darlehnsforderung gegen Ausfälle so vermindert werden, daß sie tatsächlich nicht mehr ins Gewicht fällt. Schließlich soll auch eine bei der abgesonderten Befriedigung etwa verbleibende Ausfallforderung für den Konkursfall mit einem Vorrecht ausgestattet werden, das ihre volle Deckung aus der Konkursmasse erwarten läßt. Dies Vorrecht soll dadurch gewährt werden, daß die Forderungen in ein öffentliches Schuldbuch eingetragen werden. Die Eintragung soll auf Antrag der Bank erfolgen, da diese allein den Umfang der von ihr ausgegebenen Pfandbriefe kennt. Die Bürgerschaft in Hamburg wird demnächst ein ihr vom Senat vorzulegendes Gesetz dieser Art über die Sicherung der Ansprüche aus solchen Schuldverschreibungen der Schiffsbeleihungsbank beraten.

Jahresversammlung der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort. Am 5. Februar fand unter dem Vorsitz von Herrn Kommerzienrat Gustav Stinnes die Jahresversammlung der Schifferbörse statt.

Syndikus Dr. Schröter erstattete den Geschäftsbericht, in dem er einleitend auf die im Kriege immer mehr zutage getretene Bedeutung der Verkehrsmittel für die Heeres- und Volksversorgung und auf den besonderen Wert planmäßig ausgebauter und leistungsfähiger Wasserstraßen hinwies. Der Verkehr des Rhein-Herne-Kanals habe wiederum bedeutend zugenommen. Manche Mißhelligkeiten im Kanalverkehr hätten sich bei einer größeren Inanspruchnahme der Duisburg-Ruhrorter Häfen für den Kohlenumschlag vermeiden lassen. Auch auf dem Rhein ließ zeitweise der Umlauf des Schiffsparks wegen mangelnder Schleppkraft zu wünschen übrig. Die Wasserverhältnisse waren 1917 nicht so günstig wie 1916, in der Zeit vom April bis September aber durchaus gut; bedauerlicherweise seien in dieser Zeit, wo auch kein Wagenmangel vorlag, nicht genügend Kohlen für die Beförderung zu Wasser bereitgestellt worden. Die Frachtsätze zeigten entsprechend den durch den Krieg gewaltig gesteigerten Betriebskosten und der regen Nachfrage nach Kahnraum und Schleppkraft eine ständige Aufwärtsbewegung. Einige Unruhe verursachten die unter dem 18. August 1917 vom Bundesrat erlassenen Bekanntmachungen über wirtschaftliche Maßnahmen und die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt. Die Schiffahrtsabteilung in Berlin hat von den mannigfachen Ermächtigungen, die ihr mit diesen Verordnungen erteilt wurden, bisher keinen Gebrauch gemacht, und man möchte wünschen, daß der Rheinschiffahrtsbetrieb sich auch weiterhin ohne Eingriff vollziehen kann. Eine Verkürzung der Löschfristen für bestimmte Massengüter sei angängig, wenn sich auch ein beschleunigter Umlauf des Schiffsparks im allgemeinen nicht erwarten lasse. Das so rasch verabschiedete Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 leide an mehrfachen Unklarheiten. Eine gründliche Durchsicht nach dem Kriege sei notwendig. Gegen die Anregung, daß die nach der Art der Güter und der Leistungsfähigkeit der Stromstrecke abgestuften, tonnenkilometrisch gestaffelten Schiffahrtsabgaben in Form von Zuschlägen zur neuen Verkehrssteuer eingeführt werden, erheben die deutschen Rheinschiffahrttreibenden unter dem Gesichtspunkt der Erhaltung der inländischen Rheinflotte Einspruch.

Ueber die inneren Verhältnisse der Rheinschiffahrt gebe das von der Duisburger Handelskammer angelegte Zentralschiffsregister wertvolle Aufschlüsse; sie seien den Bestrebungen zur Errichtung einer deutschen, vornehmlich im Gebiet der west- und süddeutschen Wasserstraßen tätigen Schiffsbeleihungsbank zugute gekommen. Die Satzung der Bank sei dem Herrn Handelsminister zur Genehmigung der Gründung eingereicht worden. Einen neuen Zusammenschluß in der Rheinschiffahrt stelle die im Berichtsjahr gegründete Firma Franz Haniel & Cie. G. m. b. H. in Duisburg-Ruhrort dar. Die Zahl der in der Schifferbörse verkehrenden Partikulierschiffer ging bei dem durch den Krieg stark verringerten Rheinschiffahrtsverkehr mit Holland zurück. In Rheinschiffahrtsprozessen hatte der Vorstand der Schifferbörse wiederum häufig Gutachten zu erstatten und Sachverständige zu benennen. Das Börsenschiedsgericht wurde ebenfalls stark in Anspruch genommen. Dr. Schröter schloß mit dem Hinweis darauf, daß die Rheinschiffahrt im Kriege Großes geleistet habe, und daß der Friede sie vor nicht minder wichtige Aufgaben stellen werde, wenn es ein guter Friede werde, der den großen Opfern des Volkes entspreche. Mit einem Verzichtfrieden werde Deutschlands Gedeihen, das auch die Voraussetzung für eine günstige Entwicklung der Rheinschiffahrt bilde, untergraben. Nur nach einem deutschen Frieden werde die Rheinschiffahrt stark und frei sein können.

Die Vorarbeiten für den Werra-Kanal nehmen, wie uns geschrieben wird, einen erfreulichen Fortgang, und überall in dem Gebiete, welches der Kanal dermaleinst durchziehen wird, gibt sich durch eine zunehmende Zahl der Mitglieder das lebhafte Interesse an dem Vorhaben kund. Der „Werrakanalverein" hat sich bekanntlich aus dem früheren „Verein zur Schiffbarmachung der Werra" zeitgemäß zu einem solchen „zur Verbindung der Weser mit Main und Donau" entwickelt. An seiner Spitze steht nach wie vor der erste Begründer, Herr Senator F. W. Meyer in Hameln, welchem insbesondere der technische und wirtschaftliche Teil der Bearbeitung obliegt, während die sonstige geschäftliche Gesamtleitung des Vereins durch den zweiten Vorsitzenden, Herrn 1. Bürgermeister Dr. Becker (Minden i. W.), erfolgt und Herr Oberbürgermeister Schmieder in Eisenach die Kassengeschäfte des Vereins leitet. Im weiteren setzt sich der Vorstand des Vereins aus folgenden Mitgliedern zusammen: Generaldirektor Rathke (Berka a. d. Werra); Regierungsrat Petzet (Bremen), Norddeutscher Lloyd; Dr. Wendlandt (Berlin), Mitglied des Abgeordnetenhauses; Oberbaurat Fritze (Meiningen); Oberbürgermeister Dr. Koch (Kassel); Staatsrat Dr. Quarck (Koburg); Bürgermeister Dr. Stolzenberg (Eschwege); Landgerichtsrat Tourneau (Magdeburg), Mitglied des Abgeordnetenhauses, und Oberbürgermeister Wächter (Bamberg). Die gewaltigen Ueberschwemmungen, welche in letzter Zeit im ganzen Werratale eingetreten sind, haben von neuem die Aufmerksamkeit aller Beteiligten auf das Kanalunternehmen gelenkt, weil dieses eng mit den Talsperren zusammenhängt, welche im Werra- und Fuldagebiet geplant werden. Solchen Ueberschwemmungen wird in künftigen Zeiten, wenn erst der Kanal und die Talsperren da sind, ein Ziel gesetzt werden.

F. W., W.

Gesellschaften für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau. Am 22. Dezember 1917 ist in Nürnberg eine Gesellschaft im Sinne der §§ 705—740 BGB. mit dem Sitze in Nürnberg, der Main-Donau-Stromverband, zu folgenden Zwecken gegründet worden: 1. Ausarbeitung eines ausführlichen Vorentwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg über Bamberg und Nürnberg nach der Reichsgrenze unterhalb Passaus; 2. Untersuchung der wirtschaftlichen und finanziellen Fragen, die für die Ausführung der Großschiffahrtsstraße von Bedeutung sind; 3. Ausarbeitung eines baureifen Entwurfes; 4. Vorbereitung der Beschaffung von Mitteln für den Bau und Betrieb dieser Schiffahrtsstraße.

Die technische Ausarbeitung des ausführlichen Vorentwurfes und des baureifen Entwurfes sowie die Durchführung der wirtschaftlichen und finanziellen Untersuchungen übernimmt auf Kosten der Gesellschaft der bayerische Staat nach Maßgabe eines zwischen ihm und der Gesellschaft abzuschließenden Vertrages, dessen Entwurf in der nächsten Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Gesellschaft zur Beratung und Beschlußfassung gestellt werden wird.

An der Aufbringung der zur Erfüllung der bezeichneten Zwecke erforderlichen Beiträge von zusammen 5 010 000 M sind folgende Gesellschafter beteiligt: der bayerische Staat mit 2 000 000 M, das Deutsche Reich mit 2 000 000 M, der badische Staat mit 10 000 M, die Vereinigung der sonstigen Beteiligten mit 1 000 000 M. Organe des Main-Donau-Stromverbandes sind 1. der geschäftsführende Ausschuß (Strombeirat), 2. die Gesellschafterversammlung. Der geschäftsführende Ausschuss besteht aus 41 Mitgliedern, wovon auf Bayern 10 Stimmen, das Deutsche Reich 10 Stimmen, Baden 1 Stimme, die Vereinigung der sonstigen Beteiligten 20 Stimmen entfallen.

Zum 1. Vorsitzenden wurde Königlicher Geheimer Rat, Ministerialrat Dr. v. Graßmann in München bestellt; den 1. stellvertretenden Vorsitzenden bestellt das Reich, den 2. stellvertretenden Vorsitzenden die Beteiligtenvereinigung.

In der Gesellschafterversammlung haben Bayern und das Reich für je 100 000 M, die Vereinigung der sonstigen Beteiligten hat für je 50 000 M Anteile am Gesellschaftsvermögen je eine Stimme, Baden 1 Stimme.

Der Vorsitzende des geschäftsführenden Ausschusses, in seiner Verhinderung der 1. oder 2. Stellvertreter, ist zugleich Vorsitzender der Gesellschafterversammlung.

Die Vereinigung der sonstigen Beteiligten (Unterverband) wurde ebenfalls als eine Gesellschaft im Sinne der §§ 705—740 BGB. mit dem Sitze in Nürnberg gegründet.

Das Vermögen der Gesellschaft besteht aus einmaligen Beiträgen der Gesellschafter. An der Gesellschaft beteiligen sich a) folgende bayerische Städte: 1. Aschaffenburg, 2. Würzburg, 3. Kitzingen, 4. Schweinfurt, 5. Bamberg, 6. Forchheim, 7. Erlangen, 8. Fürth, 9. Nürnberg, 10. Schwabach, 11. Ingolstadt, 12. Regensburg, 13. Straubing, 14. Deggendorf, 15. Passau, 16. München, 17. Augsburg, 18. Neuburg a. d. D.; b) folgende sieben bayerische Handelskammern: Niederbayern, Oberbayern, Schwaben und Neuburg, Oberpfalz und Regensburg, Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Aschaffenburg; c) folgende außerbayerische Städte und Beteiligte: 1. Hanau, 2. Offenbach a. M., 3. Frankfurt a. M., 4. Mainz, 5. Koblenz, 6. Bonn, 7. Köln, 8. Neuß, 9. Düsseldorf, 10. Krefeld, 11. Duisburg, 12. Essen, 13. Mühlheim (Ruhr).

Organe dieser Gesellschaft, des sogenannten Unterverbandes, sind 1. der geschäftsführende Ausschuß, 2. die Gesellschafterversammlung.

Der geschäftsführende Ausschuß besteht aus 60 Mitgliedern, wovon auf jede der vorbezeichneten Gruppen 20 Mitglieder entfallen. Die Gruppe der bayerischen Städte hat beschlossen, von den auf sie entfallenden Stimmen dem Bayerischen Kanalverein und dem Geheimen Hofrat H. Held in Regensburg je eine abzutreten.

Es wurden Oberbürgermeister Dr. Geßler in Nürnberg als 1. Vorsitzender, Oberbürgermeister Voigt in Frankfurt a. M. als 1. stellvertretender Vorsitzender, Geheimer Kommerzienrat Zahn in Nürnberg als 2. stellvertretender Vorsitzender des Unterverbandes gewählt.

Aus jeder der drei Gruppen werden sechs Vertreter in den geschäftsführenden Ausschuß (Strombeirat) des Main-Donau-Stromverbandes entsandt, im ganzen also achtzehn. Die zwei weiteren Sitze wurden dem Bayerischen Kanalverein und Geheimen Hofrat H. Held zur Verfügung gestellt.

Von der Gruppe der bayerischen Städte wurden in den Strombeirat als Vertreter gewählt: Bürgermeister Brand in Würzburg, Oberbürgermeister Wächter in Bamberg, Oberbürgermeister Dr. Wild in Fürth, Oberbürgermeister Dr. Geßler in Nürnberg, Oberbürgermeister Bleyer in Regensburg, Rechtsanwalt Dr. Albrecht in Deggendorf, letzterer mit der Maßgabe, daß er von Jahr zu Jahr mit Bürgermeister Hofrat Kroher in Ingolstadt wechselt.

Die Gruppe der bayerischen Handelskammern und die der außerbayerischen Städte (letztere hat wieder eine besondere Vereinigung unter dem Vorsitze des Oberbürgermeisters Voigt in Frankfurt a. M. gebildet) werden ihre Vertreter demnächst namhaft machen.

K. G. Steller.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. Nach 1 100 256 M Abschreibungen verblieben für 1916/17 30 370 864 M Reingewinn, aus dem auf 184 000 000 M Kapital 12½ % Dividende verteilt wurden. An Curt Aschenheim, Heinrich Denecke, Walter Mackenthun, Julius Wronkow, Siegfried Schloß, Hans Schmitz ist Prokura erteilt, die des Max Duwe ist erloschen.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft. An Johann Leo Neuhäuser ist Prokura erteilt.

Deutsch - Luxemburgische Bergwerks- und Hütten - A.-G., Bochum. An Paul Berrang in Dortmund ist Prokura erteilt worden.

Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt A.-G., Magdeburg. Laut Beschluß vom 28. November 1917 wird das Grundkapital bis zu 1 000 000 M herabgesetzt. Paul Ernst Gleitz ist zum weiteren Vorstandsmitgliede bestellt, an K. W. Weitfeld, H. K. Koch, G. A. R. Pilz, F. Häse, A. H. Pfeiffer, O. Winter und G. Grapendorf ist weitere Prokura erteilt.

Elblagerhaus-A.-G., Magdeburg. Die Gesellschaft hat nach ihrer Abrechnung für 30. Juni 1917 einen Dampferbesitz im Buchwerte von 174 419 M, sie schuldet an Schiffshypotheken 27 500 M und hat auf ihre Beteiligung an der Hamburg-Magdeburger Eilschiffahrtsges. m. b. H., die 19 000 M beträgt, 18 999 M abgeschrieben.

Berthold Fiege, Breslau. Das Erlöschen der Firma wurde eingetragen.

von Friedlaender-Fuld Central-Verwaltung G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 20. August 1917 mit 2 000 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Generaldirektor Dr. Karl Büren und Robert Friedlaender, Prokurist Rudolf Grosser.

Gutehoffnungshütte Aktien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen. Das am 30. Juni 1917 beendete Geschäftsjahr lieferte nach 9 529 702 M Abschreibungen 18 477 532 M Reingewinn. Die Dividende betrug 20 % von 40 000 000 M. Für den verstorbenen Kommerzienrat Dr.-ing. h. c. Hugo Jacobi (Düsseldorf) wurde Dr. Walter de Gruyter in Berlin-Lichterfelde in den Aufsichtsrat gewählt.

Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-A.-G. Geh. Oberregierungsrat a. D. Dr. jur. Carl Joseph Wilhelm Cuno ist zum Vorstandsmitgliede bestellt.

Hamm-Neußer Fähr - A.-G., Düsseldorf-Hamm. Das am 30. September 1917 beendete Geschäftsjahr schloß nach 1346 M Abschreibungen mit 3405 M Gewinn ab.

Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft Backhaus & Co., Bremen. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 5. Dezember 1917. Gesellschafter Witwe Ernst Backhaus (nicht vertretungsberechtigt), Konsul H. L. Baron und A. J. van Meeteren.

Harpener Bergbau - A.-G., Abt. Schiffahrt, Duisburg - Ruhrort. Die Gesamtprokura des Albert Gfrörer ist durch Tod erloschen, an Otto Mäurer ist Gesamtprokura erteilt.

Fried. Krupp. A.-G., Essen. Nach Zahlung von 30 899 115 M Steuern, 8 303 855 M Angestellten- und Arbeiterversicherung und 23 712 170 M Wohlfahrtsausgaben blieb für 1916/17 ein Reingewinn von 51 978 577 M. Das bisherige Mitglied des Direktoriums, Dr. Eberhard Freiherr von Bodenhausen-Degener, wurde in den Aufsichtsrat gewählt.

Lauenburger Dampfschiffe Burmester & Basedow, Lauenburg (Elbe). Die Firma ist geändert in Lauenburger Dampfschiffe Theodor & Hugo Basedow.

Lindener Schiffswerft G. m. b. H., Linden - Hannover. Gegründet am 16. November 1917 mit 40 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Senator Richard Stephanus.

Maschinenfabrik Augsburg - Nürnberg A.-G., Augsburg. Für das am 30. Juni 1917 beendete Geschäftsjahr wurden 2 326 010 M gewöhnliche und 3 000 000 M außergewöhnliche Abschreibungen vorgenommen sowie aus verbleibenden 7 456 425 M Reingewinn auf 36 000 000 M Aktienkapital 18 % Dividende gezahlt.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster i. W. Durch Beschluß vom 22. Mai 1915 hat eine Erweiterung des Gegenstandes des Unternehmens stattgefunden.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Der Aufsichtsrat besteht jetzt aus den Herren Bankdirektor Moritz Schultze (Magdeburg), Geh. Kommerzienrat W. Dümling (Schönebeck), Stadtrat E. Kämpfert (Halberstadt), Georg Schicht, W. Künstner und Kais. Rat Dr. V. Lienert, sämtlich in Außig, G. Korte, R. Dulon und O. Klavehn in Magdeburg.

J. Pohlig A.-G., Köln. Nach 932 448 M Abschreibungen verteilt die Gesellschaft aus 697 125 M Reingewinn für 1916/17 auf 2 500 000 M Kapital 8 % Dividende.

Schiffs-Installation A.-G., Bremen. Eduard Reeb ist nicht mehr Vorstandsmitglied, O. A. Weidemann ist als solches bestellt.

G. Seebeck A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde-Bremerhaven. Die Abschreibungen für 1916/17 betrugen 528 464 M, der Reingewinn 828 925 M, die Dividende 12½ % von 3 328 000 M.

Spitta & Co., Havelberg. Offene Handelsgesellschaft, nach beendeter Liquidation am 1. November 1917 neu begonnen. Gesellschafter Rudolf Spitta und Otto Benz.

Swentine Dock Gesellschaft, Dietrichsdorf bei Kiel. Die Unkosten für 1916/17 betrugen 35 736 M, der Reingewinn 68 964 M.

Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik G. m. b. H., Tönning. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Theodor Scheld in Hamburg ist alleiniger Liquidator.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden-Hamburg. Die an Emil Eger erteilte Prokura ist durch Tod erloschen.

Zuckerraffinerie Tangermünde Fr. Meyer's Sohn A.-G. In der Bilanz per 30. September stehen das Schiffskonto nach 17 000 M Abschreibung mit 58 000 M und der Hafen- und Uferbau nach 15 000 M Abschreibung mit 88 000 M zu Buche.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", Heft 19/20 1917, S. 206 sind dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt folgende Mitglieder neu beigetreten:

Weichsel-Schiffahrts-Verein zu Danzig (Jopengasse 36/38) als Zweigverein.

Verein für die Interessen der Rheinischen Braunkohlenindustrie E. V. zu Köln a. Rh., Kaiser-Wilhelm-Ring 11 (als körperschaftliches Mitglied).

Mainschiffahrtsgenossenschaft E. G. m. b. H., Würzburg (als körperschaftliches Mitglied).

Architekt M. Martin Mächler, Berlin W 50, Achenbachstraße 3.

Oberingenieur Wiesalla (Sandbahngesellschaft der Gräflich v. Ballestremschen und A. Borsigschen Steinkohlenwerke) zu Gleiwitz, Mentzelstraße 1.

Spree-Havel - Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern", Berlin SO, Am Brandenburger Ufer 1, körperschaftliches Mitglied.

Joseph Schürmann, G. m. b. H., Kohlengroßhandlung und Reederei, Duisburg, körperschaftliches Mitglied.

Josef Greven, Ing., städt. Hafenbetriebsleiter, Osnabrück-Stadthafen.

Goldschmidt, Dr. jur., Rechtsanwalt, Berlin W 10, (Königin-Augusta-Strasse 20).

Personalnachrichten

Der Teilhaber der Firmen: „Gea Verlag G. m. b. H." und „Berliner Lithographisches Institut", Herr Hermann Albers, zurzeit Hauptmann und Bataillonskommandeur in einem Infanterieregiment, Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt, wurde mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse ausgezeichnet.

Aus verwandten Vereinen

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den märkischen Wasserstraßen E. V., Berlin. Am 20. Dezember fand unter dem Vorsitz des Herrn Hertzer die Monatsversammlung statt, in welcher wieder mehrere Mitglieder aufgenommen wurden. Zur Mitteilung gelangte, daß auf eine Anregung des Vereins vom zuständigen Bauamt erwidert worden ist, die Ausbaggerung des oberen Gemündes am Müggelsee werde nach Maßgabe der verfügbaren Arbeitskräfte möglichst bald erfolgen. Sodann wurde den Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß die Schiffahrtsabteilung den Kriegsausschuß für die westdeutsche Binnenschiffahrt in Duisburg mit der Bearbeitung der Berichtersattung über die Binnenschiffahrt sowie über die Umschlags- und Werftbetriebe beauftragt habe. Die Schiffer seien zur Auskunftserteilung verpflichtet und müßten, wenn ihnen die Fragebogen zugehen, solche sorgfältig beantworten. Für die organisierten Schiffer haben diesen ja die Genossenschaften die Arbeit abgenommen. Weiter wurde mitgeteilt, daß Erwägungen schweben, die Verkehrssteuer für die Privatschiffer in Form der Abfindung umzuwandeln, daß aber seitens der Schiffahrtsinteressenten dazu geäußert worden sei, eine Notwendigkeit liege nicht vor. Schließlich wurde noch berichtet, daß die Kriegshilfskasse für in Berlin ihren Wohnsitz habende Schiffer sich beim Magistrat im Stadthause befinde. Weiter solle bei der Schiffahrtsabteilung angeregt werden, die Erlangung kleinerer Eisenmengen für die Reparaturzwecke von Dampfern zu erleichtern. Der Vorsitzende schloß mit dem Wunsche auf Erreichung des baldigen Friedens.

Am 24. Januar 1918 fand unter dem Vorsitz des Herrn Hertzer die Hauptversammlung statt. Nach Ehrung der gefallenen Mitglieder Barkow und Wiedenhöft und nach Aufnahme zweier neuer Mitglieder wurde der Geschäftsbericht für das 22. Jahr erteilt, aus dem zu entnehmen ist, daß dem Verein jetzt 138 Mitglieder angehören. Der Rechnungsbericht und die Entlastung vollzogen sich in gewohnter Weise, und es wurde dann Bericht über die Petroleumversorgung erstattet.

Dabei wurde der Wunsch geäußert, daß, da für Dampfer in den Wintermonaten die bisherige Petroleummenge nicht ausreicht, versucht werden soll, eine Vermehrung der Menge für diese Monate zu erzielen. Des weiteren wurde darüber gesprochen, daß die Kohlenversorgung der Personendampfer vom neuen Betriebsjahre ab einigen Schwierigkeiten begegnen dürfte, man hofft aber, diese Schwierigkeiten durch geeignete Vorstellungen an zuständiger Stelle zu überwinden, zumal es sich bei den Personendampfern um Fahrten im Interesse des Verkehrs, der Volkserholung und der Verwundetenfürsorge handelt und auch schon behördlicherseits angeregt worden ist, zur Entlastung der Eisenbahnen den Personenverkehr auf gewissen Flußstrecken zu fördern.

Berliner Schiffahrts-Verein. In der Hauptversammlung vom 14. Januar wurde zunächst das Andenken des am 4. Juli 1917 in Galizien gefallenen langjährigen Vorstandes des Wasserbauamts I Berlin, Baurat Schütze, geehrt. Dann erfolgte eine Berichterstattung über die Gründung von Schiffshypothekenbanken und über die neue Verordnung des Oberkommandos, wonach Brennstoffe in Gross-Berlin nur mit Genehmigung der Kohlenstelle entlöscht werden dürfen. Jahresbericht und Kassenbericht wurden glatt genehmigt und der bisherige Vorstand wiedergewählt. Schließlich wurde noch ein Bericht über die Binnenschiffahrt in der Kriegswirtschaft zur Kenntnis genommen. Eine Besprechung über den Schleppbetrieb auf der unteren Hafel zeitigte die Meinung, daß eine Vermehrung der Anhänge nicht nötig erscheine. Endlich wurde beschlossen, dahin vorstellig zu werden, daß den Schiffern an ihren Ausgabestellen auch Seifenkarten verabfolgt werden.

Transportgenossenschaft zu Berlin E. G. m. b. H. Für die am 12. Februar abgehaltene Generalversammlung lagen einige Anträge auf Satzungsänderung vor. Der Zweck des Unternehmens soll künftig sein: Transport von Gütern für gemeinschaftliche Rechnung durch Fahrzeuge von Genossen und, soweit diese nicht ausreichen, durch Fahrzeuge von Nichtmitgliedern der Genossenschaft, ferner Vermittlung und Ueberweisung von Schleppdampfern zum Schleppen von Fahrzeugen, sowie Anmietung und Ankauf von Schleppdampfern zu diesem Zweck und Beteiligung an anderen Schleppunternehmungen und Schiffahrtsgeschäften. Gleichzeitig sollen der Geschäftsanteil und die Haftsumme, die jetzt je 10 M betragen, auf 50 M erhöht werden. Aus dem Geschäftsbericht für 1917 ergibt sich, daß das Jahr günstiger als seine beiden Vorgänger war. Die Genossenschaft hat im ganzen 6062 volle Kahnladungen zur Verladung gebracht, davon waren nur 1185 (1979) Ladungen Steine und Baumaterialien, was durch den Rückgang der Bautätigkeit in privater Hinsicht erklärlich erscheint. Die anderen 4877 Ladungen entfallen auf Gütertransporte, die ein Zunehmen von 906 Ladungen gegen 1916 aufwiesen. An dem vermehrten Quantum sind besonders die Geschäftsstellen Stettin und Hamburg beteiligt, aber auch die Geschäftsstelle Berlin hatte eine rege Güterverfrachtung, obgleich dieselbe in der Gesamtverfrachtung hinter dem Vorjahre zurückbleibt. Alle anderen Verladebezirke, insbesondere die Steinbezirke, sind mehr oder weniger in ihrer Verladung zurückgegangen.

Zentralverband der Schiffer-Innungen, -Vereine und Freunde der Binnenschiffahrt zu Berlin. Der Zentralverband hatte Ende 1917 929 Mitglieder, und zwar 12 Innungen und Vereine mit 856 Mitgliedern und 73 Einzelmitglieder. Von Innungen und Vereinen gehören an: Fürstenberg a. O., Rampitz, Liebenwalde, Spreenhagen, Fürstenwalde, Lehnin, Marienwerder, Swinemünde, Lübchen, Tschicherzig, Günthersberg und Zehdenick. Mit Ende des Jahres war ein Vermögen von 1441 M vorhanden. In acht Petroleumversorgungsstellen, zu denen jetzt eine neunte in Neuruppin hinzugekommen ist, wurden im Laufe des Jahres 42 120 l Petroleum abgegeben. Die Tätigkeit des Verbandes weist 477 ausgegangene Schriftstücke und 315 eingegangene Schreiben auf. Der Vorsitzende, Direktor Vortisch, hatte im Laufe des Jahres Gelegenheit, die Wünsche der Privatschiffer den staatlichen Behörden in 29 Sitzungen zur Kenntnis zu bringen.

Deutscher Schifferbund, Charlottenburger Schiffer-Verein. Am 17. Januar fand unter dem Vorsitz des Herrn Ganskow eine Vorstandssitzung statt. Es wurde berichtet, daß auf Vorstellung eine neue Ausgabestelle für Lebensmittelkarten der Schiffer in Vordamm eingerichtet wurde und daß auch die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens die erbetenen Vergünstigungen über die Höhe des Schlepplohnes auf der Weichsel-Oder-Wasserstraße gewährt habe. Ferner wurde darauf aufmerksam gemacht, daß die Schiffer in Groß-Berlin Kohlenladungen jetzt nur entlöschen dürfen, wenn ihnen die auf die betreffende Löschstelle lautende schriftliche Genehmigung der Kohlenstelle Groß-Berlin übergeben wird

Märkischer Schiffahrts-Verein, Sitz Berlin. Am 5. Februar fand unter dem Vorsitz des Herrn Paul Maaß die Hauptversammlung statt. Nach Erledigung des Geschäfts- und Kassenberichts wurde die Vorstandswahl vorgenommen; Herr Maaß lehnte eine Wiederwahl ab und es wurden gewählt die Herren Zeitz (1. Vorsitzender), Brandenburg (2. Vorsitzender), Huth (Schrift- und Kassenführer), v. Pöllnitz, Heckelt, Schumacher und Lau (Beisitzer). Dann beschäftigte man sich mit Verkehrssteuerfragen und beschloß zunächst, nachdem die Schaffung eines verkehrssteuerfreien Gebiets Groß-Berlin nicht erreichbar erscheint, eine Anregung der Handelskammer Berlin zu unterstützen, daß innerhalb Groß-Berlins die Meldung und Entrichtung der Steuer nicht bei jeder einzelnen Steuerstelle jedes einzelnen Ausladeortes zu erfolgen braucht, sondern an einer Stelle für mehrere Ausladeorte erfolgen kann. Ebenso wurde beschlossen, erneut für den Fortfall der Steuerbegleitzettel einzutreten. Weiter soll wegen des beabsichtigten Neubaues der Alsen-Zwillingsbrücke die nochmalige Vorlage der Baupläne zwecks gutachtlicher Aeußerung erbeten und auch die Schaffung von Ladehallen an den Ladestationen der Unterspree, die sich zum Schutz der Stückgüter als dringlich erwiesen hat, mit Nachdruck angeregt werden. Es wurde sodann noch beschlossen, den Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt für die Berichtigung nachteiliger Aeußerungen über die Binnenschiffahrt und für eine gutachtliche Stellungnahme zum Ausbau der Kriegswuchergesetze zu interessieren.

Patentbericht

A. **Patent-Anmeldungen.**

Klasse 65a, 60. B. 83 665. **Vorrichtung zum Messen der Tauchtiefe von Schiffen mittels Meßrohr.** Peter Blättner, Ludwigshafen a. Rh. 23. 4. 17.

Klasse 65a, 4. G. 42 971. **Sehrohr für Unterseeboote.** Otto Gergacsevics, Wien; Vertr.: C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, E. Meißner, Dr.-Ing. G. Breitung, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 5. 6. 15.

Klasse 84a, 3. H. 72 341. **Selbsttätige Wehrklappe mit Hebelgewichtausgleichung.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Straße 6b. 22. 6. 17.

Klasse 84a, 3. M. 58 321. **Aufzug- und Führungsvorrichtung für Walzenwehre, bei denen die Walze im Aufzugmittel hängt, ohne**

mit ihm fest verbunden zu sein. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 5. 8. 15.

Klasse 84c, 1. W. 47 686. **Verfahren zum Zementieren von Erdschichten.** August Wolfsholz Preßzementbau A.-G., Berlin. 22. 3. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 73. 303 472. **Stulpendichtung für Kugelgelenkglieder von Panzertaucherrüstungen.** Neufeldt & Kuhnke, Elektrotechnische Fabrik, Kiel. 28. 5. 13. N. 14 359.

Klasse 84c, 2. 303 554. **Wellenförmige Spundwand aus annähernd trogförmigen Walzeisen.** Friedrich Haltern, Berlin-Wilmersdorf, Babelsberger Straße 18. 20. 6. 16. H. 70 465.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 84a, 231 370.
Klasse 84c, 288 217, 293 895.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 672 347. **Druckkörper für Unterseeboote.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 2. 8. 15. V. 13 254.

Klasse 65a. 672 227. **Schiffskörperausbildung.** Dr. Rud. Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 15. 7. 15. W. 45 983.

Klasse 65a. 673 469. **Einrichtung zum Ersatz der Positionslampen bei unsichtigem Wetter.** Signal Ges. m. b. H., Kiel. 21. 7. 15. S. 35 986.

Klasse 65c. 673 145. **Mechanische Vor- und Rückwärts-Handrudervorrichtung.** Bruno Meinel, Hamburg, Koppel 14. 26. 11. 17. M. 57 951.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Weitere Gelegenheitsanzeigen s. nächste Seite.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 3/4
Februar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

TAGESORDNUNG
der
Ordentlichen Hauptversammlung

(abzuhalten Montag, den 25. März, abends 6 Uhr, im Sitzungssaal des Vereins Deutscher Ingenieure zu Berlin NW, Sommerstrasse 4a).

1. a) Geschäftliche Mitteilungen.
   b) Ernennung eines Mitgliedes zum Ehrenmitglied.
2. Erstattung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1917.
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1917.
   (Berichterstatter: Der Schatzmeister.)
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1917 und Entlastung des Schatzmeisters.
   (Berichterstatter: Der Rechnungsprüfer.)
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1918.
6. Wahlen für den Grossen Ausschuss in Gemässheit der Bestimmungen in § 17,3 und § 18 der Vereinssatzungen.
7. Aenderung der Satzungen.
8. **„Ein Vermittelungs-Entwurf für die Fortführung des Mittellandkanals."**
   Vortrag von Staatsbaurat a. D. Prof. O. Franzius (Hannover).

Sitzung des Grossen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Montag, den 25. März, nachmittags 5¾ Uhr, im Sitzungssaale des Vereins Deutscher Ingenieure.

Tagesordnung:

Ernennung eines Mitgliedes zum Ehrenmitglied, gemäss § 10 der Satzungen.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Flamm,
Geh. Regierungsrat, Professor,
Vorsitzender.

Wolff,
Generalsekretär,
stellvertr. Geschäftsführer.

Anlässlich der **goldenen Hochzeit Seiner Majestät Königs Ludwig von Bayern** am 20. Februar sandte der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt folgendes **Glückwunschtelegramm:**

Seiner Majestät König Ludwig

München.

Nicht vielen Menschen ist das schöne Fest beschieden, das Euere Majestät heute im Kreise der Familie feiert. Es fällt in eine Zeit, die alle Deutschen im schwersten Daseinskampfe zusammenschmiedet und die Vorgänge im Leben des einzelnen zum Gemeingut aller macht. Da sei es mir gestattet, im Namen des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt auszusprechen, wie durch alle deutschen Lande sich heute die heissen Glück- und Segenswünsche für Euere Majestät vereinen im Dank für das bisher Geschaffene und in der Hoffnung auf das Zukünftige! Möge Gott es fügen, dass Euere Majestät noch viele Jahre den machtvollen Aufschwung miterleben mögen, den unser Vaterland nach Abschluss eines deutschen Friedens mit Gottes Hilfe nehmen wird!

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Flamm, Vorsitzender.

Mit dem Dank für die zum Ausdruck gebrachten Wünsche erhielt der Zentral-Verein eine Gravüre mit dem Bildnis des Herrscherpaares.

Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses vom 2. Februar 1918

Den Vorsitz führte Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg-Nikolassee).

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Herren! Ich eröffne die heutige Sitzung des Großen Ausschusses und begrüße Sie, die Sie von weit her gekommen sind und sich weder durch die Beschwerden der Reise noch durch den Streik, der augenblicklich hier in Berlin herrscht und überall teils Achselzucken, zum Teil auch — wegen dieses vaterlandslosen Beginnens — Empörung hervorgerufen hat, haben abhalten lassen, hier zu erscheinen.

Zur besonderen Freude gereicht es mir, am heutigen Abend unter uns zu sehen: als Vertrteter des Staatssekretärs des Innern Herrn Geheimen Oberregierungsrat Scharmer, als Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten Herrn Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher, als Vertreter des Ministers für Handel und Gewerbe die Herren Geheimer Oberregierungsrat Dr. Franke und Geheimer Oberbergrat Cleff, als Vertreter des Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten Herrn Wirklichen Geheimen Oberbaurat Toholte, als Vertreter des Kriegsministeriums die Herren Leutnant Köngeter und Referent Helm, als Vertreter der Schiffahrtsabteilung beim Chef der Feldeisenbahnen die Herren Leutnant Haslinger und Oberleutnant Rath, als Vertreter des Stellvertretenden Generalstabs der Armee Herrn Hauptmann Lietz und als Vertreter des Reichskommissars für Kohlenverteilung Herrn Diplomingenieur zur Nedden.

Meine Herren! Wir sind heute zusammengetreten, um einen Gegenstand der Tagesordnung zu behandeln, der für weite Kreise unseres Reiches von der allergrössten Bedeutung ist. Es ist eine Massnahme, die schon im vergangenen Winter, dann im Herbst eine große Rolle gespielt hat und deren direkte Wirkung auf unseren Körper jetzt in diesem Winter sich ganz besonders fühlbar macht: die Kohlenversorgung. Wir, die wir hier im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt die Wasserstraßen zu vertreten haben, empfanden es als eine dankenswerte Sache, bei der Kohlenversorgung für das Reich gleichzeitig derjenigen Verkehrs- und Transportmittel zu gedenken, durch die diese Kohlenversorgung auf zweckmäßige Weise gefördert werden konnte, gefördert wird und auch in Zukunft gefördert werden muß. Deshalb haben wir als Hauptgegenstand der heutigen Tagesordnung, wie Sie aus den Einladungen ersehen haben, einen Vortrag über die Kohlenversorgung gewählt, und zwar von einem Herrn, der infolge seiner Tätigkeit und seiner Stellung in der gewerblichen Industrie, im Kohlensyndikat, die beste Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse mitbringt. Ich bin außerordentlich erfreut, daß Herr Regierungs- und Baurat Skalweit die Liebenswürdigkeit gehabt hat, hierher zu kommen und sich die Schwierigkeiten, die die weite Reise vom Rhein hierher heutzutage verursacht — Zugverspätungen und was sonst dazu gehört —, nicht verdrießen zu lassen, um uns diesen Vortrag zu halten. Es ist zu wünschen, daß der Erfolg des heutigen Abends, der sich schon in dem zahlreichen Besuche kundgibt, dem Herrn Vortragenden zeigt, daß das, was er uns gebracht, allseitig gute Aufnahme gefunden hat.

Bevor wir zu diesem Punkt 2 der Tagesordnung kommen, habe ich Ihnen zu Punkt 1:

Geschäftliches,

folgende Mitteilungen zu machen. Die meisten von Ihnen wissen schon aus den Zeitungen, daß wir im Zentral-Verein im vergangenen Herbst eine neue Einrichtung geschaffen haben; es war mir damals aber nicht möglich, den Großen Ausschuß zusammenzuberufen, um darüber Bericht zu erstatten. Wir haben eine Neuschöpfung in unserem Verein ins Leben gerufen, die von großer Tragweite ist, insofern sie uns mit den werbenden und schaffenden Betrieben der Binnenschiffahrt in sehr enge Verbindung bringt. Einer äußeren Anregung folgend, haben wir im Zentral-Verein einen Fachausschuß für Binnenschiffahrt gegründet, der einen Zusammenschluß der sämtlichen Schiffahrttreibenden Deutschlands auf sämtlichen Stromgebieten darstellt. Dabei haben wir nicht nur die Reeder, sondern die Partikulierschiffer und alle diejenigen, welche direkt mit der praktischen Schiffahrt zu tun haben, vereinigt, und wir haben die Absicht, die zum großen Teil schon in die Tat umgesetzt worden ist, in diesem Fachausschuß diejenigen Gebiete und Fragen des Binnenschiffahrtsbetriebes zu behandeln und in bezüglichen Anträgen den maßgebenden Stellen des Reiches oder der einzelnen Bundesstaaten zu übermitteln, die für die Entwicklung und die Förderung der Binnenschiffahrt von Wichtigkeit sind. Durch diesen Fachausschuß haben wir nicht nur unmittelbar mit den Schiffahrtskreisen, sondern auch mit den großen Zusammenschlüssen der Binnenschiffahrttreibenden innerhalb der einzelnen diese Bestrebungen fördernden Vereine und der Arbeitsgemeinschaften innigste Fühlung bekommen und dadurch in unserem Verein eine Stelle geschaffen, in der sich die Summe aller Erfahrungen und Kenntnisse auf dem Gebiete der praktischen Schiffahrt vereinigt. Auf Grund dieses Zusammenschlusses und der darin vertretenen Fachkenntnisse sind wir in der Lage, den Regierungen eine Stelle zu bieten, bei der sie sich in allen, die reine Schiffahrt betreffenden Fragen dauernd Rat holen können und bei der sie über alle Fragen, die irgend auf diesem Gebiete auftauchen, die nötige Auskunft, unter Gewähr der Richtigkeit, erhalten können. Damit glauben wir im Zentral-Verein einen wesentlichen Fortschritt gemacht und eine Einrichtung geschaffen zu haben, die unserem Verein von Nutzen sein wird. Es ist heute meine Pflicht, Ihnen von dieser Gründung Mitteilung zu machen, da ja doch der Große Ausschuß des Zentral-Vereins diejenige Stelle ist, bei der alle Fäden zusammenlaufen und diese Dinge zur Verhandlung gelangen müssen.

Naturgemäß haben wir bei der neuen Gründung auf die bestehende Satzung Rücksicht nehmen müssen, und wie ja alles im Laufe dieses Krieges einer Entwicklung und Ausgestaltung bedarf, so hat sich gleichfalls hier herausgestellt, daß unsere Satzung nach manchen Richtungen hin, auch infolge dieser Gründung, umgearbeitet werden muß. Ich bitte Sie, dem Vorstand ihre Zustimmung dahin auszusprechen, daß er eine neue Fassung der Satzung im Laufe dieses Jahres ausarbeitet, um sie demnächst

bei einer geeigneten Gelegenheit, entweder schon zur diesjährigen Hauptversammlung oder später, zur Genehmigung zu unterbreiten, damit die Satzung mit der Entwicklung des Vereins Schritt hält.

Der Fachausschuß ist bereits bei verschiedenen Gelegenheiten in Tätigkeit getreten, und zwar meistens mit Erfolg. Wir haben beispielsweise die Frage der Schiffshypothekenbanken, die Frage des Verkehrssteuergesetzes und noch eine ganze Reihe von Fragen, die den Anschluß der deutschen Stromgebiete an die Donau zum Gegenstande haben, zum Teil ziemlich weitgehend, zum Teil in den ersten Anfängen, behandelt. Bei der Frage der Schiffsbeleihungsbanken haben wir dem Reichswirtschaftsamt gegenüber unsere Ansicht geäußert, die, wie Sie ebenfalls aus der Presse wissen, Anerkennung gefunden hat, dahingehend, daß es nicht richtig ist, eine einzige Bank oder eine Zentralstelle dieser Bank zu gründen, sondern daß es sich empfiehlt, eine Reihe von Banken, allerdings in beschränkter Anzahl, um die Konkurrenz nicht allzu groß zu machen, sich entwickeln zu lassen, damit in den verschiedenen Stromgebieten und den Gegenden, wo es zweckmäßig erscheint, derartige Beleihungsbanken sich bilden und dem deutschen Vaterlande, unserer deutschen Schiffahrt diejenigen Mittel zugeführt werden, die bisher vielfach von Holland gewährt wurden und mit ihren Zinsen nach Holland abflossen. Das ist der Gedanke, den wir mit der Gründung dieser Schiffsbeleihungsanstalten verfolgten und dem auch die Regierung hilfreich und sympathisch gegenübersteht. Also in dieser Frage hat sich der Fachausschuß schon betätigt, und bei der Sitzung, die damals im Reichswirtschaftsamt stattfand, konnte ich als die Ansicht des Fachausschusses mitteilen, daß nicht der Plan, eine einzelne Bank zu gründen, zur Durchführung kommen dürfe, sondern daß es richtig sei, eine Reihe von Banken ins Leben zu rufen, um dadurch eine freie Entwickelung dieses Geschäfts in Konkurrenz mit den Holländern in die Wege zu leiten.

Heute nachmittag hat wiederum eine Sitzung des Fachausschusses stattgefunden, in der das Verkehrssteuergesetz auf Grund eines Referats unseres Geschäftsführers behandelt worden ist. Auch nach dieser Richtung hin sind Anregungen zutage getreten und Beschlüsse gefaßt worden, die demnächst durch Verhandlungen mit dem Reichsschatzamt voraussichtlich zu wesentlichen Verbesserungen und Vereinfachungen in der Ausführung dieses Gesetzes führen werden.

So sehen Sie, meine Herren, daß wir im Fachausschuß praktische und nützliche Arbeit leisten. Es ist meine Pflicht, Ihnen darüber zu berichten, und ich werde mich freuen, wenn diese Arbeiten Ihre Billigung und Anerkennung finden.

Ich möchte deshalb zunächst fragen, ob jemand zu dieser Mitteilung über die Gründung des Fachausschusses das Wort wünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann darf ich wohl annehmen, daß Sie mit der Gründung des Fachausschusses einverstanden sind.

Des weiteren möchte ich fragen, ob irgendeiner der Herren dagegen ist, wenn hier im Vorstand, eventuell unter Heranziehung anderer sachverständiger Persönlichkeiten, eine Kommission in Tätigkeit tritt, die unsere Satzungen so ändert, daß sie der neuen Einrichtung und überhaupt der ganzen Entwickelung unseres Vereins angepaßt erscheinen. Wenn Sie damit einverstanden sind, werde ich das Erforderliche in die Wege leiten, und wir werden dann mit einem Entwurf an den Verein herantreten, um ihm Gelegenheit zu geben, diese neuen Satzungen zur festen Annahme zu bringen, bzw. wenn es gewünscht wird, zu ändern. — Ist einer der Herren gegen die Einsetzung einer solchen Kommission? — Das ist nicht der Fall. Dann nehme ich Ihr Einverständnis an und werde die Kommission zusammenberufen.

Das sind die Mitteilungen, die ich Ihnen zu Punkt 1 zu machen habe. Ich frage, ob sonst noch zu diesem Punkt das Wort gewünscht wird. — Das ist nicht der Fall. Punkt 1 ist erledigt.

Wir kommen zu Punkt 2:

Kohlenversorgung und Wasserstraßen. Vortrag von Herrn Regierungs- und Baurat Skalweit vom Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat in Essen.

Ich bitte den Herrn Regierungs- und Baurat Skalweit, das Wort zu ergreifen.

Berichterstatter Regierungs- und Baurat Skalweit (Essen):

Meine Herren! Erwarten Sie nicht von mir, in dem kurzen Abriß, den ich hier geben kann, eine umfassende Erörterung der unendlich schwierigen Fragen der gesamten Kohlenversorgung und der verschiedenen Wasserstraßenprobleme, geschweige denn eine Lösung dieser Aufgaben; erstere muß ich dem Reichskohlenkommissar überlassen, die Zahl der letzteren ist so groß, daß Sie mir gern eine Auswahl darunter gestatten werden. Ich möchte mich daher auf die Ruhrkohle und das von ihr beherrschte Wasserstraßengebiet beschränken.

Nicht nur die großen Städte liegen am Wasser, nein, die Natur hat es so weise eingerichtet, daß auch unsere westlichen Kohlenbecken am Wasser liegen: wir haben die Ruhrkohle und die Saarkohle, und von Anbeginn hat sich die Kohle ans Wasser gewöhnt. Die Kohlentransporte veranlaßten die unter vielen Schwierigkeiten der damaligen Kleinstaaterei von Friedrich dem Großen durchgeführte Kanalisierung der Ruhr. Das war seinerzeit ein Kulturwerk von großer Tragweite: mit den kleinen Fahrzeugen von etwa 100 t Tragfähigkeit wurde noch in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts ein Wasserverkehr von etwa einer Million Tonnen im Jahre bewältigt.

Die rheinisch-westfälische Kohle wächst aber gottlob nicht nur an der Ruhr, ihr Gebiet durchzieht der Rhein mit seinen gewaltigen Verkehrsmöglichkeiten mit und ohne „deutsche Rheinmündung", mit seinen nie versiegenden Wassermengen, mit seiner fast ununterbrochenen Schiffbarkeit auch zur Winterzeit. Seinen Verkehr beherrscht die Kohle mit 70 bis 80 v. H.

Wenn es der Bahn auch seinerzeit gelungen ist, den Ruhrverkehr zu verdrängen, so konnte sie doch den Rhein nicht erobern; sie wurde nur sein Vasall im kurzen Pendelverkehr zwischen Zechen- und Ruhrorter Hafengebiet. Dieser kurze Streckenversand bewirkt eine ideale Ausnutzung des rollenden Materials, schnellsten Umlauf der Wagen und hohe Gestellungsziffer bei den Zechen, ist daher verkehrstechnisch in jeder Beziehung günstig. So viele Vorzüge er besitzt, so hat er doch den Nachteil, daß die Bahnfracht für den kurzen Weg verhältnismäßig hoch ist, und zwar infolge der Grundgebühr von 8 M je Wagen, die zu der eigentlichen Streckengebühr von vielleicht nur 1—2 M. pro Wagen berechnet wird. Dazu kommt noch Zechen- und Hafenfracht.

Wer die hohe Staatsbahnfracht durch eigenen Anschluß ans Wasser sparen konnte, hatte unmittelbaren Gewinn davon; das nutzten zunächst die Rheinzechen, und beim Bau des Rhein-Herne-Kanals zögerte keine der von ihm berührten Zechen mit der gleichzeitigen Ausführung eigener Hafenanlagen. Der Ausbau der Umschlagseinrichtungen und Zechenanschlüsse hielt teils gleichen Schritt mit der Fertigstellung des Kanals-, teils folgte er ihr mit kurzem Abstand; und als die Mobilmachung den Wagenpark der Staatsbahn plötzlich ganz dem öffentlichen Verkehr entzog, da konnte rechtzeitig der Rhein-Herne-Kanal in die Bresche springen und die Lücke füllen, die monatelang durch Ausfall der Kohlenzufuhr zu den Ruhrorter Häfen entstand.

Das gab zwar keinen Ersatz der früheren Ruhrorter Umschlagsmengen, die an Kohle bis 1913 auf 18 Millionen Tonnen gestiegen waren; der wurde aber auch nicht benötigt, da die Kohlenausfuhr über Rotterdam, die vorher über die Hälfte des Wasserversandes ausmachte, bis auf weiteres fortfiel. Allmählich fanden sich wohl auch in den Duisburg-Ruhrorter Häfen die Wagen wieder ein, die Zufuhr erreichte aber natürlich nicht die alte Höhe. Inzwischen gesellte sich im Verlauf der ersten Kriegsjahre die Kanalverbindung mit der Weser und nach Hannover hinzu, das Absatzgebiet der Kanalzechen dehnte sich gewaltig, wenn es auch bei Misburg bis auf weiteres seine Grenze gefunden hat. Der Ostverkehr gewann aber erst sehr allmählich an Boden, und das lag an dem Mangel von Umschlagseinrichtungen im Versorgungsgebiet. Der Emdener Umschlag wurde durch die Marine beengt; Hannover entwickelte sich äußerst zögernd und erhielt erst im Lauf des letzten Sommers die nötigste Ausrüstung. Bei kleineren Weser-Wasserbeständen wurden die Fahrzeuge für Bremen usw. von vornherein auf Wesertiefgang beladen und konnten auf diese Weise nicht einmal die an sich geringe Tiefe des Ems-Weser-Kanals ausnutzen, bis im Herbst 1917 von der Schiffahrtsgruppe ein Schwimmkrahn nach Minden gebracht wurde, der nunmehr die auf Kanaltiefe abgeladenen Schiffe für die Weserfahrt leichtern konnte.

Immerhin konnten im Herbst 1917 die Kanalzechen mit einer Tagesmenge von rund 10 000 t rechnen, die in östlicher Richtung aufgenommen wurden, während gleichzeitig 20 000 t täglich zum Rhein gingen.

Neben diesen 30 000 t vom Kanal liefern die Rheinzechen täglich etwa 10 000 t, so daß im ganzen mit einer Menge von rund 40 000 t gerechnet werden konnte, die täglich ohne jede Inanspruchnahme der Staatsbahn zu beladen war und namentlich bei Wagenmangel eine wirksame Ergänzung der Kohlenabfuhr durch die Staatsbahn ergab.

Der herbstliche Wagenmangel ist ja eine Erscheinung, die auch aus Friedenszeiten bekannt ist; in den Kriegsjahren war aber auch zu anderen Zeiten die Wagengestellung bei den Zechen geschwächt. Sie besserte sich vorübergehend im Sommer 1917, und da kam es, daß auch die Förderung einmal nachhinkte.

Förderung und Beförderung stehen in Wechselbeziehung. Die Lagerungsmöglichkeit der Zechen ist beschränkt; was also nicht fortgeschafft werden kann, muß mehr oder weniger in der Grube bleiben. Die im Anfang des Krieges durch Einberufung von Bergleuten geschwächte Förderung erholte sich bald, namentlich durch Einstellung Kriegsgefangener, und stellte sich auf die Zahl der sommerlichen Wagengestellung ein, bei deren Nachlassen im Herbst zur Lagerung von Koks und Kohle geschritten wurde. Trotz starker Nachfrage war unter solchen Umständen eine Steigerung der Förderung nicht am Platze; wer nicht unbedingt in der Grube gebraucht wurde, gehörte in den Schützengraben.

Das änderte sich nun ziemlich unvermittelt im April 1917, mit dem eine zwar vorübergehende, aber immerhin erfreuliche Besserung in der Wagengestellung bei den Zechen eintrat. Die Kohlennot im Lande war infolge verschiedener Umstände gewaltig gestiegen. Die im Laufe der Kriegsjahre immer knapper gewordene Versorgung mit Brennstoffen hatte die Ansammlung von Wintervorräten mehr und mehr erschwert; da kam der anhaltende strenge Frost von Januar bis März 1917, der uns selbst im Westen, im Lande der Kohle, in die eine geheizte

Stube zusammenpferchte und der das warme Bad zum schönen Märchen machte. Nicht nur die östlichen Wasserstraßen, auch der Rhein kam auf lange Strecken zum Stehen; in Holland packte sich das Eis an die 10 m hoch, die Schiffahrt war völlig unterbunden. Frierend und ohne jeden Vorrat im Verbrauchsgebiet ging man in den trübschaurigen April. Inzwischen hatte sich das Hindenburg-Programm ausgewirkt, die Rüstungsindustrie machte neue namhafte Ansprüche an die Brennstoffversorgung geltend. Wie sollte Industrie und Menschheit befriedigt werden? Da besserten sich, wie gesagt, die Transportverhältnisse, und nun galt es: Förderung erhöhen!

Die vom Verein für die bergbaulichen Interessen sofort mit allem Nachdruck betriebene Anforderung von Bergleuten aus der Front führte aus militärischen Rücksichten leider erst spät zu einem gewissen und auch nur beschränkten Erfolg. Inzwischen wurde alles getan, um rauszuholen, was rauszubringen war. Systematisch wurde Raubbau getrieben, nur die ergiebigsten Flöze wurden angefahren; unter Zurückstellung der wichtigsten Aus- und Vorrichtungsarbeiten wurden alle Leute nur zum Hauen und Fördern herangezogen; stillgelegte Grubenbetriebe wurden wieder aufgetan; und unter Gewährung von Prämien wurden von den Lägern der Zechen aufgeladen, was an Koks und Kohle da war. Durch Lohnerhöhung, Zuführung von reichlicheren Lebensmitteln sowie durch Aufklärung wurde auf eine Erzielung höherer Leistungen der Bergleute hingewirkt, und es muß anerkannt werden, daß Ausstände fast völlig vermieden wurden und daß trotz der Minderwertigkeit der vielfach aus Kriegsgefangenen und Neulingen zusammengesetzten Belegschaften steigende Förderleistungen erzielt wurden.

Die Förderung blieb nicht weit hinter der Friedensziffer; trotzdem konnte sie die von allen Seiten kommenden, dringenden Ansprüche nicht befriedigen; überall lebte man von der Hand in den Mund, an eine Ansammlung von Vorräten war auch jetzt nicht zu denken, und mit Sorge sah man diesem Herbst und Winter entgegen. Denn das Zünglein der Wage schlug nur wenig nach der Seite der Transportmöglichkeiten aus, und früher als man es erwartet, bereits im August, glitt es wieder hinüber auf die andere Seite; die Wagengestellung ließ zusehends nach und erholte sich auch nicht, als Ernte- und Rübenzeit vorbei waren.

Die herbstliche Wagenknappheit war vorauszusehen, ebenso die besonders bedenkliche Schwierigkeit in der Kohlenversorgung dieses Winters, in dem man überall lediglich auf die tägliche Zufuhren angewiesen war.

Der Umstand erforderte zwingend besondere Maßnahmen: auf der einen Seite die sorgfältige Verteilung der verfügbaren Mengen auf die Verbraucher, auf der anderen Seite die Erzielung höchster Transportleistungen im Eisenbahn- und Wasserverkehr.

Reichskommissar und Kohlentransportausschuß widmeten sich diesen Aufgaben in engster Verbindung mit den Zechenvertretungen, namentlich dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat, dessen Einrichtungen und dessen mit dem schwierigen Gebiet vertraute Beamte naturgemäß zweckentsprechend herangezogen wurden.

Meine Herren! Wenn es sich darum handelt, Brot zu verteilen, so weiß man anfänglich vielleicht nicht, welche Mengen von Getreide zur Verfügung stehen, in welchem Maße also Streckmittel herangezogen werden müssen; eins weiß man aber: wieviel Menschen zu versorgen sind, und wenn man dann noch gewisse Unterschiede zwischen den Rationen an der Front und in der Heimat, zwischen Schwerarbeitern und anderen Sterblichen macht, dann findet man den Verteilungsmaßstab ohne weiteres. Und wenn dann auch zeitweise die Zumessung knapp und der Nährwert herabgesetzt ist, so haben wir doch alle unseren Anteil gehabt.

Anders ist es mit der Kohle. Die verfügbare Menge ist wohl zu erfassen; sie wechselt mit der Leistungsfähigkeit der Transportmittel und erreicht bei ausnahmsweise günstiger Wagengestellung ihre Grenze an der Förderungsmöglichkeit zuzüglich der Menge, die bei den Zechen lagert. Als bekannt kann im allgemeinen auch der Anteil der verschiedenen Kohlensorten angesehen werden, das Verhältnis von Stein- zu Braunkohle, von Fett- zu Magerkohle, zu Gas- und Gasflammkohle; ferner von Förderkohle zu aufbereiteter Kohle, zu Stücken und Nüssen verschiedener Körnung, zu Feinkohle und schließlich auch zu Briketts. Das Verhältnis von Kohle zu Koks kann geregelt werden; es bestimmt sich im wesentlichen nach dem Bedarf der Hochöfen sowie dem an Nebenerzeugnissen, Benzol, Toluol usw.

Wie aber den Bedarf erfassen, wie die Kohle so verteilen, daß ihre höchste Leistung erzielt wird, der Kriegsbedarf sichergestellt wird, ohne das allgemeine heimatliche Wirtschaftsleben zu gefährden?

Meine Herren! Wir spüren alle am eigenen Leibe, in welchem ungünstigen Verhältnis bei dem Brennstoff Angebot zur Nachfrage steht. Wollten wir alle gleichmäßig versorgen, so müßten wir u. a. unsere Hauptlebensader, den Verkehr, unterbinden und würden die Kriegführung unmöglich machen; wollten wir alle kriegswichtigen Betriebe mit Kohle voll eindecken, so blieb für Hausbrand und Gasanstalten nichts übrig, wir würden erfrieren und verhungern.

Es kam also darauf an, den Wärmebedarf der Masse auf das noch eben zulässige Mindestmaß zu beschränken und im übrigen Kriegs-, Wirtschafts- und Lebensmittelindustrie — zu der ich auch die Landwirtschaft zählen möchte — nach ihrer Bedeutung zu ordnen und nach dieser Reihenfolge zu versorgen.

Dabei ergab sich sehr bald, daß das sogenannte Vorzugsprogramm bei mangelhafter Wagengestellung allein nahezu die gesamten Brennstoffe verzehrte.

Das vereinfachte in gewissem Sinne die Aufgabe des Reichskommissars, denn er konnte nun tatsächlich zeitweise die verfügbare Menge lediglich auf die Vorzugsbetriebe verteilen, alles andere kam erst bei Besserung der Verkehrsverhältnisse in Frage. Und dieses Vorzugsprogramm ergab sich ungezwungen.

An der Spitze stehen die Eisenbahnen, deren Bedarf unbedingt voll gedeckt werden muß, wenn wir unser Wirtschaftsleben erhalten wollen und Krieg führen sollen.

Es folgt die Marine, deren Schlagfertigkeit nicht beeinträchtigt werden darf.

Dann kommt die Industrie, die als die allerkriegswichtigste voll beliefert werden muß, chemische Werke, Sprengstoff- und sonstige Munitionsfabriken, bestimmte erstklassige Betriebe der Rüstungsindustrie — eine ansehnliche Zahl, im Verhältnis aber verschwindend zu der großen Masse sonstiger gewerblicher Betriebe, die völlig zurückgestellt und auf gelegentliche Belieferung angewiesen werden mußten.

Endlich gehört zu diesem Vorzugsprogramm die Bunkerkohle sowie der Bedarf der Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke.

Daneben ist die Ausfuhrkohle sicherzustellen, die zwar nur noch etwa ein Drittel der Friedensmengen ausmacht, aber mit Rücksicht auf wichtige Gegenleistungen sowie zur Hebung unserer Valuta zweifellos nicht entbehrt werden kann. Sie macht — wie ich gleich einschalten möchte — insofern geringere Sorgen, als ein großer Teil mit fremden Transportmitteln und fremdem Personal auf dem Bahn- wie auf dem Wasserwege abgeholt wird; diese Mengen beeinträchtigen während der im allgemeinen herrschenden Verkehrsschwierigkeiten im Kriege die Inlandsversorgung überhaupt nicht, sie sichern andererseits zu solchen Zeiten die Aufrechterhaltung der Grubenbetriebe.

Meine Herren! Ich hätte Ihnen gern an der Hand von Zahlen das Verhältnis von Versand zu Versorgungs- und zu Vorzugsprogramm erläutert; das muß ich mir leider mit Rücksicht auf Kriegsgesetze versagen, nach denen es heißt: Numeri sunt odiosi! Aus den Ziffern würden Sie sonst erkennen, mit welchen unendlichen Schwierigkeiten Reichskommissar und Kohlensyndikat zu kämpfen haben und welche Summe von Vorwürfen seitens der vermeintlich ungerechterweise zurückgesetzten Verbraucher diese Stellen entgegennehmen müssen, ohne sie abwenden zu können.

Die verfügbare Kohlenmenge hängt, wie ich angeführt habe, im wesentlichen von den Beförderungsmöglichkeiten ab. Jedes Transportmittel müßte daher herangezogen und in der ausgiebigsten Weise verwendet werden. Dazu dient neben Bahn und Schiff auch das Landfuhrwerk. Kohle war im allgemeinen da; wenn sie nicht fortgeschafft wurde, mußte sie auf Lager genommen werden; waren diese belegt, so drohten Feierschichten und Unruhen, die Kohle blieb in der Grube. Wer daher Kohle holen wollte, konnte sie bekommen; der sogenannte Landabsatz wurde für Zeiten des Wagenmangels völlig freigegeben. Das wurde ausgenutzt durch Fuhrwerk, Kraftwagen, Straßenbahnen. Kein Wunder daher und auch kein Fehler, wenn die Nachbarschaft der Zechen besser versorgt wurde als andere Gegenden.

Konnte man so dem Nahverkehr die Zügel schießen lassen, so mußten die Bedingungen des Fernverkehrs sorgfältig geprüft und darauf untersucht werden, wie sich das Höchstmaß von Leistung herausholen ließ.

Die erste Aufgabe war dabei die Zuweisung der Versorgungsgebiete zu den Kohlenbezirken.

In dieser Hinsicht ist man in England sehr durchgreifend vorgegangen. Großbritannien hat den Vorzug, fast überall auf der Kohle zu sitzen, trotzdem fuhr in Friedenszeiten die Waleskohle nach dem Norden, die schottische nach dem Süden, je nach ihrer Eignung für den Verwendungszweck, teils auf dem Bahn-, teils auf dem Seeweg die Küste entlang. Da nahm John Bull die Schere, zerschnitt seine Insel in ein paar Dutzend Felder und teilte so jedem Feld sein geographisch und transportlich bestgelegenes Grubengebiet zu. So sparte man Wege und vor allem wohl Schiffe; ob damit aber die Versorgungsfrage gelöst war, ist sehr zweifelhaft, denn dort wie hier fördern die einzelnen Bezirke sehr verschieden geartete Kohle, und jede Umstellung — sei es hinsichtlich der Gattung und der Bezugsquelle, sei es hinsichtlich des Transportweges und des Transportmittels — gibt Hemmungen, teils vorübergehender, teils dauernder Natur. Die verblüffend radikale Art des englischen Vorgehens scheint denn auch dort nicht der Weisheit letzter Schluß gewesen zu sein, und dem Vernehmen nach hat man zur Aufrechterhaltung der Industrien schließlich doch wieder auf die Eigenart ihrer Feuerungseinrichtungen, auf deren Zuschnitt für bestimmte Kohlensorten Rücksicht nehmen und mancherlei transportliche Zugeständnisse machen müssen.

Auch bei uns waren Umstellungen nötig; weite Gebiete in West und Ost, neue Kriegsindustrien allerorts, und was bei uns von England versorgt wurde, alles das war Neuland für die heimische Kohle.

Im großen ganzen mußten auch bei uns Abgrenzungen einzelner Gebiete vorgenommen werden, doch sind selbst hier, wo

sich die Kohle nur in vereinzelten, weit voneinander geschiedenen Landesteilen vorfindet, gewisse Durchdringungen bisher nicht zu vermeiden gewesen, die auf den Zuschnitt der Feuerungen und die Eigenschaften der Kohlensorten zurückzuführen sind. Unser westfälischer Koks versorgt die Sammelheizungen Groß-Berlins — soweit nicht Gaskoks hier vorhanden ist —, während große Mengen schlesischer Kohlen hier und westlich von Berlin heimisch sind; Gaskohle führen wir hinaus bis zu den Gasanstalten der östlichen Provinzen, und soweit die See benutzt werden kann, geht unsere Ruhrkohle nach den nordischen Ländern wie nach den besetzten Gebieten Rußlands, unter Benutzung von Binnenwasserstraßen bis zur Dobrudscha.

Soweit aber nicht dringende Notwendigkeiten einer Vereinfachung des Transportwesens entgegen standen, mußte eingegriffen werden, um das Rückgrat unserer Kriegführung und unseres Wirtschaftslebens, das Verkehrswesen zu Wasser und zu Lande, zu erhalten und die immer größer werdenden Schwierigkeiten, mit denen unser Eisenbahnwesen zu kämpfen hat, zu mildern.

Um der für Herbst und Winter 1917 vorausgesehenen Verkehrsnot nach Kräften entgegenzuarbeiten, wurde im Frühjahr der Kohlentransportausschuß (Kotra) eingesetzt, dessen Aufgabe es ist, in engster Fühlung mit dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat die Bahnen zu studieren, welche die Brennstoffe von der Zeche zum Verbraucher nehmen und unter zweckentsprechender Verteilung auf Bahn und Wasserstraßen die Wege vorzuschreiben, auf denen die günstigste Transportleistung zu erzielen war. Zu diesem Zweck setzt sich der Ausschuß zusammen aus Vertretern der Generalbetriebsleitung West, der Schiffahrtsgruppe, des Feldbahnchefs und des Reichskohlenkommissars.

Wenn das rheinisch-westfälische Kohlengebiet auch an sich nicht sehr umfangreich ist, so ist sein Schienennetz und sein Verkehr an Dichte doch nirgends erreicht. Kreuz- und Querläufe innerhalb dieses Gebietes bedeuten daher eine solche Belastung von Strecken und Bahnhöfen, eine derartige Inanspruchnahme von Betriebsmitteln, Wagen und Maschinen, daß damit in einer Zeit der Verkehrsnot soweit wie möglich aufgeräumt werden müßte. Das ging ohne tief einschneidende Eingriffe in das Wirtschaftsleben nicht ab.

In Friedenszeiten und noch bis in den Sommer 1917 erhielt jeder seine Kohle und seinen Koks von bestimmten Gruben, deren Erzeugnisse ihm am günstigsten schienen oder an die er sich gewöhnt hatte; Hütten, die sich eigene Zechen angeschafft hatten, bezogen deren Förderung und deren Koks, einerlei, ob die Gruben weit oder nahe gelegen waren.

Eine außerordentlich schwierige Aufgabe bot das Entwirren dieser Fäden, wobei natürlich die Verwendbarkeit der Brennstoffe für die einzelnen Zwecke zu beachten war. Wenn auch hier Unzuträglichkeiten und Hemmungen nicht ausblieben, so konnten sie durch rechtzeitige Korrekturen doch auf ein erträgliches Maß gebracht werden, und der Erfolg der Maßnahmen war jedenfalls eine Ersparung von manchem Tonnenkilometer, eine Beschleunigung des Umlaufs von Lokomotiven und Wagen und damit eine Erhöhung der Gesamtleistung, also eine Vermehrung der verfügbaren Brennstoffe.

Die gleiche Aufgabe, die höchste Transportleistung herauszuholen, mußte sich der Wasserverkehr stellen. Wenn auch der Betrieb der Bahn auf vielerlei durch Kriegs- und andere Umstände hervorgerufene Schwierigkeiten, Stockungen und Verstopfungen stieß, so konnte er, was Organisation angeht, doch mit den Bewegungen einer gut geschulten Gardetruppe verglichen werden im Verhältnis zur Binnenschiffahrt, der jede umfassende Leitung zunächst völlig fehlte, die sich daher vielfach nur ungelenk in die durch Kriegsansprüche völlig veränderte Verkehrswirtschaft hineinfand.

Ich darf wohl hinweisen auf die Zeit der Mobilmachung. Die Vorarbeiten für die große wasserwirtschaftliche Vorlage enthielten seinerzeit geistvolle Ausarbeitungen über den Wert der Wasserstraßen im Kriege; es bestanden Vorschriften für die militärische Benutzung der Wasserstraßen, Hafenkommandanturen waren eingesetzt mit ähnlichen Befugnissen wie die Bahnhofskommandanturen; einzelne Wassertransporte für die ersten Sicherungsmaßnahmen waren im Frieden planmäßig vorbereitet. Damit war die Sache aber im großen ganzen auch vorläufig zu Ende. Der Wasserverkehr stockte.

Eine unmittelbare militärische Benutzung zur Beförderung von Truppen und Feldgerät, von Gefangenen und Verwundeten, von Lebensmitteln und sonstigem Heeresbedarf kam im deutschen Vaterland wenig in Frage — die Ströme flossen eben in falscher Richtung. Als dann der Rhein-Weser-Kanal hinzutrat, kam wohl etwas Heeresbedarf, Proviant, Holz u. dgl., auf die Wasserstraße, der allgemeine militärische Verkehr vollzog sich aber in der Richtung West—Ost, und dazu fehlte eben jenes kurze Mittelstück, das unser gesamtes Verkehrsleben auf eine völlig veränderte Grundlage hätte stellen können.

So mußte unsere deutsche Binnenschiffahrt sich mit Heimarbeit begnügen, und in diese Aufgabe wuchs sie in segensreichster Weise hinein, als die Notwendigkeit einer umfassenden Entlastung der Bahn erkannt wurde und durch die Rückkehr der seit Kriegsbeginn einberufenen Schiffsbesatzungen endlich die Möglichkeit einer Wiederaufnahme der Wassertransporte gegeben war. Das Schwergewicht des Krieges war nach der Heimat verschoben, ihr Verkehr stockte in bedenklichem Maße, und nachdem die Schiffahrt vielerorts lange Zeit geruht, Dampfer wie Kähne, namentlich im Osten, mühsam vor dem Verrotten bewahrt waren, da kam nun plötzlich das Signal: Fort von der Bahn, was auf das Wasser kann! Massengut wie Stückgut wurde zwangsweise auf den Wasserweg gelenkt.

Das Wiedereinrenken der Schiffahrt, die künstliche Ueberleitung des Bahnversandes auf die Wasserstraße im Wege der Verordnung und Verständigung übernahm die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens mit Schiffahrtsgruppen, Meldestellen und anderen Organen. Das gelang; die Schiffahrt litt dabei auch keine Not; neben ihren Selbstverfrachtungen sorgte die Schiffahrtsgruppe vor allem dafür, daß die Wasserverfrachtungen überhaupt zustande kamen. Namentlich im Kanalgebiet blühte das Schifferhandwerk treibhausartig auf, jeder sicherte sich Kahnraum, wo und wie er ihn kriegen konnte. Das Angebot konnte die Nachfrage nicht decken, der Frachtenmarkt geriet aus Rand und Band. Dazu kam ein weiterer Umstand, der Verwirrung anrichtete.

Während des Krieges war die Verbindung zwischen Weser, dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein zustande gekommen; die Kähne gerieten durcheinander. Kleine Weserkähne kamen auf den Rhein, für den sie nicht immer ausgerüstet waren; tiefgehende Rheinkähne verliefen sich auf den Kanal nach Hannover, wo sie bei 1,75 m Tiefgang nur halb ausgenutzt werden konnten, oder nach der Weser, wo sie in Kleinwasser gerieten und gar nicht weiterkamen. Magnetisch zog die gebotene Fracht den fremden Kahn ans neue Gestade. Leute, die bis dahin keine Ahnung vom Schiffahrtsbetriebe besaßen, übernahmen Kähne und gingen Verträge ein, deren Folgen sie nicht übersahen; Geschäfte, die fast nach Kahnwucher rochen, und Kettenhandel trieben die schönsten Blüten. Das begehrteste Gut war die Kohle; die Möglichkeit, sie nunmehr auf dem Wasserweg nach Hannover, nach Bremen oder Kassel zu beziehen, wenn nur der Kahnraum da war, verführte zu gewagten Spekulationen; durch Miet- und Frachtverträge wurde ein großer Teil des Frachtraums für bestimmte Empfänger festgelegt.

Von einer ergiebigen Ausnutzung der Kähne konnte da keine Rede sein; selbst die von der Schiffahrtsgruppe herübergeholte große Zahl von Elbkähnen reichte daher noch nicht hin, die Nachfrage zu befriedigen. —

So war's im Sommer 1917, als die Eisenbahn noch reichlich Wagen stellte, der Rhein bei gutem Wasserstand volle Abladung gestattete. Wie sollte das im Herbst werden, wenn die Wagengestellung bei den Zechen infolge von Ernte und Rübentransporten nachließ, wenn auf dem Rhein bei Kleinwasser die doppelte Zahl von Schiffen gebraucht wurde, wenn kurze Tage und Nebel die Schiffahrt überall beschränkten? — Kahnraum war schon da, bei genügender Ausnutzung konnte er auch im Herbst wohl ausreichen; seine volle Ausnutzung war aber nur möglich, wenn er der Allgemeinheit wieder zugeführt wurde, wenn er sich zu beliebiger Fahrt zur Verfügung stellte. Das war das Ziel, auf das von allen Seiten hingearbeitet werden mußte. In dieser Erkenntnis erwirkte die Schiffahrtsabteilung den Erlaß einer Bundesratsverordnung, die ihr die Befugnis geben sollte, die Beschäftigung der Kähne sowie die Frachtsätze zu regeln. Die Verordnung ist bekanntlich am 18. August 1917 herausgekommen; die in ihr vorgesehenen Ausführungsbestimmungen sind bis heute nicht erschienen, und von einer Anwendung der Verordnung ist bisher abgesehen worden. Die Schiffahrtsabteilung hat im allgemeinen den Weg der Verständigung vorgezogen. Ich halte mich nicht für berufen, auf die sonstige Tätigkeit der Schiffahrtsabteilung einzugehen; hervorheben möchte ich nur, daß das Syndikat in mancher Hinsicht dankenswerte Unterstützung bei ihr gefunden hat und daß auch in den folgenden Maßnahmen volle Verständigung mit der Schiffahrtsabteilung erreicht wurde.

Auch im Kohlensyndikat hatte man frühzeitig die Gefahr erkannt, die dem Wasserversand im Herbst bevorstand, und man scheute sich nicht, einzugreifen und durch geeignete Bedingungen, die der Kohlenlieferung zugrunde gelegt wurden, die Störungen auszuschalten, die durch Kahnhamsterei und Preistreiberei entstanden sind.

Das Syndikat sah seine Aufgabe einmal in der zweckmäßigen Gruppierung der Kahntypen und -größen auf die Verkehrsgebiete, dann in der Hebung des Kahnumlaufs und schließlich in einer Regelung der Frachten.

Die Kohlenhandelsgesellschaften des Syndikats, die bis dahin sich um die Wasserfracht nicht gekümmert hatten, übernahmen nun grundsätzlich die Lieferung „frei Bestimmungshafen"; sie bedienen sich dazu bestimmter in den einzelnen Gebieten (Dortmund-Ems-Kanal, Weser, Kanal nach Hannover) „führender" Reedereien, durch deren Vermittlung auch der Kahnraum anderer Schiffahrtsgesellschaften und der im Privatbesitz befindliche Kahnraum vorgelegt wird. So wurden die Verträge zwischen Kohlenempfängern und Kahneignern ausgeschaltet, der Schiffsraum kam wieder in den allgemeinen Verkehr, die führenden Reedereien erhielten den notwendigen Ueberblick über den verfügbaren Raum und konnten dessen Umlauf steigern. Auf diese Weise war auch zu erreichen, daß ungeeignete Fahrzeuge ferngehalten und dem Verkehrsgebiet wieder zugeführt wurden, für das sie gewachsen waren. Schließlich setzte das Syndikat im Einvernehmen mit seinen Kohlenhandelsgesellschaften und den maßgebenden Reedereien für sämt-

liche Beziehungen des westlichen Kanal- und Wesergebietes unter Einführung verkürzter Lade- und Löschfristen bestimmte Kohlenfrachtsätze fest, deren Einhaltung den Beteiligten zur Pflicht gemacht wurde.

Es ist sonst nicht die Art des Kohlensyndikats, seiner Handelsgesellschaften oder Reedereien, in die Freiheit der Schiffahrt einzugreifen. Was aber in normalen Zeiten recht ist, kann völlig verkehrt zu anderen Zeiten sein. Der Kampf ums Dasein ist die Grundbedingung für eine segensreiche Entfaltung des freien Spiels der Kräfte; der Wettbewerb mit der Bahn war ausgeschaltet, das Frachtgut wurde auf das Wasser getrieben, für die Herbeischaffung der Kohle wurde jeder Preis geboten — der Kahnraum verzettelte sich. Da mußte der Willkür der Zaum angelegt werden, wollte man die Kohlentransporte auch für den Herbst sicherstellen.

Sämtliche Maßnahmen fanden Deckung bei den Behörden, der weitere Ausbau geschah in gemeinsamer Arbeit mit Generalkommando, Schiffahrtsabteilung und Kohlentransportausschuß.

Dazu gehören vor allem einige Bestimmungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schleuse I des Rhein-Herne-Kanals durch Ausschaltung von Schiffen unter 600 t im westlichen Kohlenverkehr; ferner zur wirksamen Entlastung der Eisenbahnen durch die Schiffahrt, in erster Linie auf große Entfernungen; alle dazu geeigneten Fahrzeuge sollen auf dem Rhein mindestens bis oberhalb Köln, tunlichst bis Süddeutschland fahren, auf dem Kanal- und Wesergebiet vor allem nach Emden, Bremen, Minden, Hannover. Auf dem Rhein wurde daher ein Löschverbot für Kohle für die Strecke von Wesseling bis zur holländischen Grenze erlassen im Kanal- und Wesergebiet wurden Schiffe über 450 t Tragfähigkeit vom Verkehr mit Zwischenstationen ausgeschaltet.

So war in großen Linien der Weg gebahnt; es fehlte aber noch viel Kleinarbeit, um die größtmögliche Leistung der Wasserstraßen zu erzielen.

Zunächst das Zusammenwirken von Bahn und Wasserstraße. In den Privatzechenhäfen des Rhein- und des Kanalgebiets vollzieht sich die Beladung der Kähne aufs glatteste; im Ruhrorter Hafen hängt sie schon vom Zulauf der Staatsbahnwagen von den Zechen ab; dieser wurde durch eine gewisse Bevorzugung der für den Hafen bestimmten Wagen geregelt. An den Löschplätzen in Emden und an der Unterweser wird im wesentlichen ohne weitere Benutzung des Schienenweges umgeschlagen; an den übrigen Plätzen des Dortmund-Ems- und des Ems-Weser-Kanals sowie am Oberrhein findet aber Uebergang auf die Eisenbahn statt. Da lag es dem Transportausschuß ob, im Verein mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen für die rechtzeitige Stellung der zur Uebernahme der Kohlen und der zur Abgabe der Rückfracht erforderlichen Wagen zu sorgen.

Rückfracht ist fast überall reichlich zu haben: Minette vom Oberrhein, Schwedenerz und Holz von Emden und Bremen, Peiner Erz sowie Kali und Zucker von Hannover. Das gibt zwar Aufenthalte, aber solche, die im Verkehrsinteresse liegen und sich bezahlt machen.

Aber auch dann, wenn keine Rückfrachten vorlagen, verzögerten sich die Reisen durch Aufenthalte verschiedener Art.

Die Schleuse I des Rhein-Herne-Kanals ist von Anfang an das Schmerzenskind des Verkehrs gewesen. Sie muß den nach Westen zu von Hafen zu Hafen lawinenartig anwachsenden Verkehr aufnehmen und ebensoviel Kähne rückwärts wieder durchbringen und hat doch nur die halbe Leistungsfähigkeit der übrigen Staustufen des Kanals, die mit Doppelschleusen versehen sind. Durch Einführung von Nachtbetrieb hat man nachgeholfen und sich damit wenigstens der winterlichen Tagesleistung einer Doppelschleuse genähert. Damit wird man sich abfinden müssen, denn eine zweite Schleuse kann dort erst nach dem Kriege gebaut werden.

Die Schleuse I begrenzt und regelt jedenfalls den Verkehr zwischen Rhein und Kanal, sie wird bis zur Höchstleistung beansprucht, und das wäre ohne „Rang" nur möglich, wenn der Zulauf von beiden Seiten in der Höchstmenge ganz gleichmäßig Tag für Tag vor sich ginge. Der Wasserverkehr ist aber noch weit mehr als der Bahnverkehr von Zufälligkeiten, von Wind und Wetter, von Wasserständen, Jahreszeit und Nebel abhängig; er kommt daher stoßweise, er verläuft wellenförmig. Der schnellste Kahnumlauf, die kürzeste Reisedauer wird erreicht, wenn der Wellenberg des Verkehrs die Leistungsfähigkeit der Schleuse nicht übersteigt; dann wird aber zu Zeiten schwächeren Verkehrs die Schleuse nicht ausgenutzt. Kommt es andererseits darauf an, mit den gegebenen Einrichtungen des Kanals die höchste Verkehrsziffer zu erzielen — und das ist die Aufgabe der Kohlenversorgung —, so muß das Wellental des Verkehrs ausgefüllt werden durch die Mengen des vorhergehenden Wellenberges, die über die Leistungsfähigkeit der Schleuse hinausgingen und daher warten mußten, d. h. in den Schleusenrang kamen. Die höchste Verkehrsleistung erfordert daher mit Rücksicht auf die Schleusen eine gewisse Verlängerung der Reise, also einen Ueberschuß an Fahrzeugen.

Auch diese Verzögerung muß man also in gewissen Grenzen in Kauf nehmen.

Ein vermeidbares Uebel ist aber der Aufenthalt auf der Fahrt infolge Scheppermangels. Auch auf dem Rhein trat im letzten Sommer ein empfindlicher Mangel an Schleppkraft auf, hervorgerufen durch Mannschaftsmangel und durch übermäßige Aufenthalte in den Reparaturwerkstätten; durch Eingriff der Schiffahrtsabteilung, die für Hilfstruppen sorgte, war der Mangel bald beseitigt. Wenn auf dem Dortmund-Ems-Kanal die private Schleppkraft zeitweise nachließ, so ist zu berücksichtigen, daß sie neben ihrer eigenen Aufgabe noch die der Monopolverwaltung unterstützte, und letztere war es, deren Schleppmonopol dauernd zu Klagen Anlaß gab.

Es liegt mir fern, den Leistungen der staatlichen Schleppverwaltung die ihr gebührende Anerkennung zu versagen; es sind achtunggebietende Verkehrsleistungen, die diese erste staatliche Wassertransporteinrichtung aufzuweisen hat. Es soll auch nicht verkannt werden, daß sie vor allem neuerdings zu einer bemerkenswerten Vermehrung ihres Schlepparks übergegangen ist; viel kostbare Zeit ist aber verloren gegangen, während der durch Warten auf Schleppkraft der Kahnumlauf aufgehalten worden ist.

Durch diese verschiedenen vermeidbaren und unvermeidbaren Aufenthalte sind die Reisen außerordentlich in die Länge gezogen und die Frachtsätze, die schon durch die Verteuerung der Rohstoffe und Löhne gestiegen waren, zu einer Höhe emporgeschnellt, die den Friedenssatz um ein Mehrfaches übersteigt, die aber anerkannt werden mußten, weil sie in vielen Fällen keine übermäßigen Gewinne ergaben.

An eine Wirtschaftlichkeit des Wasserverkehrs gegenüber dem Bahnversand kann im Kriege überhaupt nicht mehr gedacht werden, die Wahl des Beförderungsweges wird eben zurzeit nicht mehr nach den Wirtschaftsgrundsätzen, sondern nach Transportmöglichkeiten bestimmt. Vom 1. April d. J. ab werden die Eisenbahntarife um 15 v. H. erhöht, aber auch dann noch bleibt die Wasserfracht in einer Reihe von Verkehrsbeziehungen doppelt so teuer als die Bahnfracht. Und dabei hat man noch im Oktober 1917 die Verkehrssteuer eingeführt, die bei der Kohle noch dazu einseitig den Wasserweg belastet!

Wie soll man sich da den Uebergang in die Friedenswirtschaft denken? Eine Reihe von Jahren wird ja drüber hingehen, bis die Eisenbahn wieder ihre frühere Leistungsfähigkeit erhält; dann steht aber der Binnenschiffahrt zweifellos ein schwerer Wirtschaftskampf bevor. Ihr neue Lebensbedingungen zu schaffen, gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrsverwaltung. Die Binnenschiffahrt ist aus dem Zustand des rein örtlichen Verkehrs innerhalb eines Stromgebietes herausgetreten; je länger der Wasserweg, desto lohnender die Beförderung der Massengüter, desto umfassender die Entlastung der Eisenbahn. Von der Ruhr nach Süddeutschland und der Schweiz, zu Tal nach Holland und über See, das ist der altgewohnte Weg der Kohle; von der Ruhr nach Emden, nach Bremen und nach Hannover, das ist die Errungenschaft der letzten Jahre; von der Ruhr ins Herz von Deutschland, und damit vom Rhein zur Weichsel, das ist die Forderung des Tages, die Lehre dieses Krieges.

Die Frage heißt nicht mehr: Welche Vorteile verspricht der Mittellandkanal? sondern: Was hat sein Fehlen uns geschadet, welches Lehrgeld haben wir bezahlen müssen?

Zweifrontenkrieg, mit seinen innigen Wechselbeziehungen, seinem ununterbrochenen Massenverkehr zwischen Ost und West! Zwei prächtig ausgebaute Wasserstraßennetze in Ost und West, von der Weichsel bis zur Elbe, vom Rhein zur Weser bis Hannover — und hier die blaue Ader unterbunden, die beide Körperhälften vereinen sollte, damit das pulsierende Leben erst beginnen konnte.

Allein die Bahn, unsere unvergleichliche Staatsbahn, hat das Heldenstück auf sich nehmen müssen, den Wechselverkehr zwischen Ost und West zu tragen. Sie hat ihn getragen unter Opferung ihrer Kräfte, bis sie erschöpft rief: Schwester, hilf mir! Die Schwester hat Gewaltiges in diesem Kriege geleistet, sie hat getan, was in ihren Kräften stand, aber sie war mit schwerer Fessel behaftet, die ihr nicht gestattete, nach der anderen Seite weiterzugeben, was sie auf der einen Seite empfing.

Meine Herren! Wenn der Krieg bewiesen hat, welche Nachteile uns die chinesische Mauer gebracht hat, die den Wasserverkehr zwischen Weser und Elbe unterbricht, so machen die wirtschaftlichen Bedingungen der Zeit nach dem Kriege diese Verbindung nicht minder dringlich. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß unser Wirtschaftsleben auch nach dem Kriege stark nach innen gerichtet bleiben wird; mehr denn je wird der Westen Deutschlands auf den Osten, der Osten auf den Westen angewiesen sein. Die Bahn wird, abgesehen von der Erholung, die sie nach dem Kriege braucht, nicht den Ehrgeiz haben, ferner diesen Massenaustausch allein auf sich zu nehmen. Als ebenbürtige Schwester soll sie die deutsche Binnenschiffahrt anerkennen, wenn dieser erst die Bewegungsfreiheit eingeräumt ist zwischen West und Ost.

(Allseitiges lebhaftes Bravo!)

Vorsitzender: Meine Herren! Ich stelle den Vortrag zur Diskussion. — Zum Wort hat sich gemeldet Herr Oberbürgermeister Scholtz (Danzig).

Oberbürgermeister Scholtz (Danzig): Meine Herren! Ich glaube, wir sind dem Herrn Vortragenden alle zu lebhaftem Danke für seine schönen und interessanten Ausführungen verpflichtet. Ich persönlich als Ostländer hätte es ja gern gesehen, wenn der Herr Vortragende sich nicht die Beschränkung auf den Westen auferlegt, sondern wenn er uns auch etwas eingehender einen Ausblick gegeben hätte, wie er es ja für den Westen getan hat —, wie es in Zukunft mit der Kohlenversorgung auf dem Wasserwege im

Osten gehalten werden soll; denn, meine Herren, schießlich gehören wir doch auch zu Deutschland. (Heiterkeit.) Wir haben hier zwar von wunderbaren Wasserverbindungen ins Ausland und überallhin gehört. Aber daß wir mit der Kohlenversorgung im Osten mit am allerschlimmsten dran sind, wissen Sie ja alle; wir haben in Danzig jetzt den ganzen Winter über den Ladenschluß um 4 Uhr, und in unserer Nachbarstadt Königsberg ist es noch schlimmer. Das ist für den ganzen Betrieb und für das Wirtschaftsleben von einer ganz außerordentlichen Bedeutung. Deshalb haben wir uns im Osten besonders davon überzeugen müssen, daß, um Abhilfe zu erreichen, ein Ausbau des östlichen Wasserstraßennetzes unumgänglich notwendig ist, ebenso notwendig, wie der Ausbau des Mittellandkanals.

Meine Herren! Sie können sich die Schwierigkeiten kaum vorstellen, die wir in der Kohlenversorgung hatten und die wir vor allen Dingen hatten, wie es damals hieß: Die Kohlenzufuhr soll nicht mehr mit der Eisenbahn erfolgen, sondern sie soll auf dem Wasserwege stattfinden. Da wurden wir z. B. nach Oberschlesien verwiesen. Wir haben den Versuch gemacht. Wir sind mit Kähnen die Oder hinabgefahren, die 600-t-Kähne trägt; dann haben wir auf 400-t-Kähne auf der Warthe und dem Bromberger Kanal herabgehen müssen und schließlich auf der Weichsel mit 200-t-Ladung nach Danzig. Es stellte sich heraus, daß die Sache einfach undurchführbar war; der Transport wurde durch das viele Ableichtern oder Umladen so langwierig, umständlich und kostspielig, daß er wirtschaftlich nicht durchzuführen war. In dieser Erkenntnis haben wir uns im Osten zusammengeschlossen und den Weichsel-Schiffahrtsverein gegründet, und ich würde dem Zentralverein sehr dankbar sein, wenn er auch unsere östlichen Wasserstraßenpläne kräftig mit unterstützen würde.

Meine Herren! Es ist vorhin gesagt worden, es wären zwei prächtig ausgebaute Wasserstraßennetze in Deutschland, denen nur die Verbindung fehlte. Ich bin der Auffassung, daß das östliche Wasserstraßennetz in keiner Weise „prächtig" ausgebaut ist. Denn wenn man mit 400-t-Schiffen nicht mehr fahren kann — auf der Weichsel können wir oft nur mit 200 oder 300 t fahren —, so kann man von einem „prächtig ausgebauten System" doch wirklich nicht mehr sprechen. Es zeigt auch diese Aeußerung des Herrn Vortragenden, wie unbekannt der Osten ist; sonst würde man dieses Wasserstraßensystem nicht ein „prächtig ausgebautes" nennen können. (Heiterkeit.)

Meine Herren! Ich möchte sehr bitten, sich zu überlegen, wie man auch dem Osten helfen kann. Wir sehen hier auf der Karte eine Verbindung von Schlesien nach Danzig in großem Umrisse (demonstrierend): die Oder hinüber, dann durch Warthe und Bromberger Kanal, während das Gegebene eine direkte Verbindung von der Weichsel nach dem schlesischen Kohlenbecken, eine Nord-Südverbindung wäre, wie wir sie uns denken, von der Weichsel aus über die Warthe und die Prosna nach der Oder. Dann könnte durch die Malapane zur Przemsa eine Verbindung hergestellt werden, die mitten durch das schlesische Kohlenbecken hindurchginge. Auf diese Weise hätten wir die Möglichkeit, im Osten Kohlen aus Schlesien auf dem Wasserwege zu beziehen. Ich will damit nicht sagen, daß wir nicht gern westliche Kohle beziehen, dazu ist natürlich der Ausbau des Mittellandkanals unbedingt erforderlich.

Nach meiner Ueberzeugung muß das Streben sein, daß wir ein einheitliches Tonnenmaß für die Binenwasserstraßen bekommen. (Sehr richtig!) Es geht nicht mehr an, daß man in einem Teile Deutschlands mit 1000-t-Schiffen fährt, in dem anderen mit 200-, 300- oder 400-t-Schiffen sich begnügen muß, und deshalb meine ich, wenn man die Kohlenversorgung für die Zukunft wirklich fördern will, so muß man sich auch auf einen einheitlichen Typ der Schiffe und Kanäle verständigen. Und ich meine, es müßte das 1000-t-Schiff das Ziel sein. (Sehr richtig!) Mir ist ja klar, daß man nicht alle diese Wünsche in allernächster Zukunft ausführen kann; aber daß man immer wieder daran erinnern muß, daß uns der Krieg jetzt in einer überzeugenden Weise — wie ja auch der Herr Vortragende ausführte — gezeigt hat, daß in dieser Richtung gearbeitet werden muß, das möchte ich heute abend noch einmal kurz unterstreichen.

Also, wie gesagt, ich würde dringend bitten: denken Sie, trotzdem der Osten weit von Ihnen abliegt, auch einmal an uns. Wir würden Ihnen dankbar sein, wenn Sie sich unsere Pläne durch den Kopf gehen lassen und vielleicht hier in diesem Kreise ebenfalls besprechen würden.

Dr.-Ing. Sachsenberg*): Meine Herren! Der Herr Vortragende hat uns in äußerst interessanter Weise die Ausnutzung eines der wichtigsten Rohstoffe des Krieges, der Kohle, vorgeführt, und er hat auch die zweite, ebenso wichtige Frage der Transportwege eingehend behandelt.

Er wies auf die Möglichkeiten hin, die heute vorliegen, um die Ausnutzung vollkommener durchführbar zu machen. Als Ingenieur interessiert mich nun besonders die Frage des Wassertransports, mit der ich viel zu tun habe. Gestatten Sie ganz kurz, daß ich hierauf noch etwas näher eingehe.

Der Herr Vortragende selbst wies schon auf verschiedene Verbesserungen hin, wodurch man die Kohle auf unseren Wasserstraßen schneller vorwärtsbringen könnte, durch Verbesserung des Kahnumlaufs und die Herstellung der notwendigen Anschlußkanäle.

Wenn wir unsere Kanäle besser ausnutzen wollen, dann haben wir eine ganze Menge von Lösungen. Wir müssen sie unterscheiden nach der Zeit, in der sie ausgeführt werden können, und nach den Kosten, die sie erfordern; auch den Nutzen, den sie dann bringen, müssen wir uns vorher überlegen.

Die wirksamste Verbesserung ist natürlich der Ausbau der Wasserstraßen nach der Richtung der größten Verkehrsnotwendigkeit oder der Ausbau der Straßen in der Breite, also die Verbesserung des Schleusenverkehrs. Ein Beispiel hierfür wurde ja angeführt: der Ausbau des Mittellandkanals. Das bedeutet aber eine solche Beanspruchung unserer Kräfte, daß man heute gar nicht darüber reden kann, wenn auch der Ausbau nach dem Kriege unbedingt notwendig sein wird.

Wenn man auch die heutigen Kanalprofile besser ausnutzen will, dann müßte man sich die Anspannung des Wasserspiegels gefallen lassen. Es verkehren heute z. B. auf dem Rhein-Herne-Kanal schon Kähne von 1300 und 1400 t. Diese würden auf allen anderen Wasserstraßen ebenfalls bereits verkehren können, wenn es gelänge, den Wasserspiegel um 50 cm anzuspannen. Es würde dadurch vor allen Dingen, wenn schließlich auch nur der 1100-t Kahnverkehr möglich würde, der Widerstand im Kanalbett ein wesentlich geringerer werden; es würden also die kleineren Kähne leichter und schneller geschleppt werden können.

Auf der anderen Seite, wenn man mit dem Kanal überhaupt nichts anfangen will, kommt man schließlich auf die Organisation des Schleppens selbst zurück. Wir müssen im Westen ja noch mit dem Schleppmonopol des Staates rechnen. Ob dieses Schleppmonopol in der Lage ist, den Kanalbetrieb vollkommen rationell auszunutzen, ist heute noch strittig. Viele der Interessenten sagen, es sei nicht möglich, wie der Betrieb es heute gezeigt hätte; andere sagen wieder, es wäre beim freien Betriebe nicht viel anders geworden. Nun, die Frage kann man vorläufig ja noch offen lassen. Aber es ist psychologisch nicht richtig, daß dieselbe Behörde, die schließlich den Kanal gebaut oder seinen Bau überwacht hat, nun auch den Betrieb überwacht. Es ist ja natürlich, ein Bauingenieur, der ein schönes Bauwerk hergestellt hat, hat kein Interesse daran, es nachher möglichst abnutzen zu lassen. Es ist eben das kaufmännische Interesse hier weniger vertreten.

Wir sehen das in der Verschärfung der Polizeiverordnung, die immer mehr auf den Schutz des Kanals sowie auf den Schutz der Böschungen ausgeht und der starken Ausnutzung des Kanals entgegen ist. Natürlich hat die Bauverwaltung da recht; eine Beschädigung der Böschungen, ebenso eine Beschädigung der Sohle kann unter Umständen äußerst gefährlich werden. Die Haltung der Dortmund-Henrichsberger Schleuse wurde ja lange Zeit abgelassen und gedichtet, weil durch Versumpfung der Nebengebiete großer Schaden eingetreten war. Aber das ist nicht unbedingt notwendig. Ein Kahn, auch ein zu großer Kahn, beschädigt wohl die Böschung, aber die Sohle beschädigt er im allgemeinen nicht. Die Gefährdung der Böschung liegt auch vielfach darin, daß zu große oder zu schnell geschleppte Kähne leicht aus dem Steuer laufen. Durch ein Bugruder, das mit dem Heckruder gekuppelt wäre, würde meiner Ansicht nach der Kahn viel besser, auch ruhiger schleppen; es würden also auch viel größere Kähne auf den Kanal gebracht werden können. Ein Schlepper als solcher beschädigt die Sohle, und insbesondere geht der Schraubenstrom direkt auf die Sohle zu und frißt sie aus. Aber auch diese Frage ist technisch vollkommen gelöst. Unserem verehrten Vorsitzenden, Herrn Geheimrat Flamm, ist eine Ruderplatte geschützt und in Hunderten von Modellversuchen genau ausprobiert; sie hält den Schraubenstrom nach unten vollkommen ab. Es ist auch mit Unterstützung der Bauverwaltung auf dem Kanal in ganz energischen Versuchen, wo die Schiffe direkt auf dem Boden arbeiteten, durch Tausende von Messungen ganz genau festgestellt, daß eine Beschädigung der Kanalsohle bei Einbau der Platte nicht stattfindet, ohne Einbau aber wohl. Die Frage ist technisch gelöst. Es fragt sich nun, ob ein kaufmännischer Vorteil mit der Anbringung der Ruderplatte und der dadurch möglich gemachten Anwendung schwererer Schlepper erreichbar ist.

Zwei gewöhnliche Dortmund-Ems-Kanal-Kähne von je 750 t Tragkraft beanspruchen etwa

bei 4 km Geschwindigkeit 1700 kg Zugkraft
„ 4,5 „ „ 2000 „ „

Die heutigen Schlepper haben 140 bis 170 indizierte Pferdekräfte; sie werden also durch einen Zug von zwei gewöhnlichen 750-t-Kähnen vollkommen ausgenutzt. Wenn man 250 pferdige Schlepper hätte, die etwa, wie ich schätze, 20 000 M mehr kosten würden als die heute verwandten — vielleicht 10 bis 12 % mehr als der heutige Gesamtkriegspreis eines Schleppers von 160 000 M — und nicht mehr Bedienungsmannschaften brauchen — darauf ist zu achten —, so würden sie drei solche Kähne oder auch zwei 1100- bis 1300-t-Kähne schleppen mit nur wenig größerem Kohlenverbrauch. Es wäre also zu empfehlen, diese kleine Mehraufwendung zu machen und schwerere Schlepper auf den Kanal zu bringen. Wenn dann eine Schleuse nicht so befahren werden kann, daß der ganze Schleppzug durchgeht, wie die Polizeiverordnung vorschreibt, so ist ja diese schon einmal geändert worden und kann wieder geändert werden. Zuerst habe man verlangt, der ganze Zug soll durch eine Schleuse gehen; dann ist gefordert worden, der Zug soll wenigstens so bemessen werden, daß er durch die Schleuse und die Nebenschleuse geht. Es sind übrigens

*) Der Herr Redner war am Stenographenplatze nicht in allen Teilen seiner Ausführungen verständlich.

schon 12 schwere Schlepper, aber leider nur als Zubringer, im Betrieb. Also wenn da noch eine größere Zahl von Schleppern eingesetzt würde, könnte man den Kanal sehr schnell noch weiter ausnutzen. Das läßt sich natürlich im Augenblick auch nicht durchführen.

Es gibt dann noch ein weiteres Mittel: wenn wir schnell arbeiten wollen, müssen wir den Nachtbetrieb einführen. Auf der Strecke Emden—Wilhelmshaven hat man seit einigen Wochen — im Dezember hat er allerdings erst angefangen — mit sehr gutem Erfolge einen Tag-und-Nacht-Schleppbetrieb eingerichtet, bei Azetylenscheinwerferlicht; es sind noch gar keine Unregelmäßigkeiten vorgekommen, auch keinerlei Schwierigkeiten dabei gewesen. Man müßte doppelte Schlepper-, doppelte Brücken- und Schleusenbesatzung und doppelte Kahnbesatzung haben. Das wird im Kriege etwas Schwierigkeiten machen. Geht das nicht, so fährt man mit Azetylenscheinwerferbeleuchtung die Schlepper wenigstens so lange, als die Kräfte einfacher Besatzung dies erlauben. Man kann dann die Fahrzeiten von Mai oder September das ganze Jahr hindurch einhalten, solange der Krieg es erfordert.

Meine Herren! Ich habe mir nur erlaubt, im Anschluß an diesen sehr interessanten Vortrag einige kurze Vorschläge zu machen; vielleicht sind viele von ihnen schon ausprobiert worden. Sollte ich aber mit meinen Anregungen irgendwelchen Nutzen für das Deutsche Reich und gerade jetzt für die Kriegszeit, gebracht haben, so wäre das meine größte Freude.

Dr. Hampke: Meine Herren! Die Ausführungen des Herrn Oberbürgermeisters Scholtz aus Danzig möchte ich aufs wärmste unterstützen, soweit sie sich auf den Ausbau des Wasserstraßennetzes im Osten beziehen. Es ist tatsächlich richtig, daß wenigstens im Frieden ein Kohlenverkehr von Oberschlesien nach Ost- und Westpreußen auf dem Wasserwege gar nicht möglich war, und auch während des Krieges ist es ja, wie Sie gehört haben, nur unter ganz großen Schwierigkeiten ermöglicht worden; ein Nutzen für den Bezieher ist dabei nicht abgefallen. Ob aber die fragliche Wasserverbindung von Schlesien mit den ost- und westpreußischen Wasserstraßen auf dem Wege durchführbar sein wird, den Herr Oberbürgermeister Scholtz anregte, möchte ich bezweifeln. Wir in der Provinz Posen streben ja, wie vielen von den anwesenden Herren bekannt sein wird, schon seit längerer Zeit eine andere Wasserstraße an, die denselben Zweck erreichen soll, den Herr Oberbürgermeister Scholtz mit dem von ihm erwähnten Malapane-Prosna-Warthe-Goplosee-Weichsel-Kanal erstrebt. Wir befürworten einen Kanal, der unterhalb Breslau die Oder verläßt und über Lissa in die Warthe oberhalb Posen und von der Warthe unterhalb von Posen nach Nordosten in die Netze oder in den Bromberger Kanal hineingeführt wird. Wenn Sie die Strecke verfolgen, so werden Sie sehen, daß wir dadurch eine ziemlich direkte Süd-Nord-Verbindung erreichen wollen, die dann überhaupt erst einen Wasserverkehr zwischen Schlesien und Ost- und Westpreußen durch die Provinz Posen ermöglichen wird. Eine Rentabilität dieses Kanals ist nach den bisherigen Projekten anzunehmen, ebenso erscheint die Wasserversorgung gesichert. Ich möchte auch meinerseits den Vorstand des Zentralvereins bitten, unsere Bestrebungen zu unterstüzen.

Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher: Meine Herren! Ich brauche dem außerordentlich belehrenden Vortrage von Herrn Regierungs- und Baurat Skalweit nichts hinzuzufügen. Er hat uns gezeigt, wie die Verhältnisse im Ruhrgebie tatsächlich verlaufen sind, und uns dann Erklärungen für solche Maßregeln gegeben, die für den Fernstehenden nicht ohne weiteres erklärlich waren.

Abgesehen von diesen vorzüglichen Ausführungen haben mich dann die Bemerkungen des Herrn Dr. Sachsenberg sehr interessiert. Herr Dr. Sachsenberg hat ja einige — ich will nicht sagen — Mängel bei dem bisherigen Kanalbetriebe berührt, aber doch Verbesserungen erwähnt, die man noch einführen könnte. Ich kann allgemein hinzufügen, daß sämtliche Fragen, die Herr Dr. Sachsenberg angeschnitten hat, auch in der Verwaltung eingehend erörtert worden sind. Meine Herren, wir von der Verwaltung wären die ersten, die sich freuen würden, wenn die Leistungen der Kanäle noch weit mehr gesteigert werden könnten als bisher. Sie wissen aber alle, daß die Verwaltung in vieler Hinsicht gebunden gewesen ist; sie konnte nur das ausführen, was gesetzlich festgelegt war, auch wenn es nach ihrer Ansicht nicht die volle, wünschenswerte Leistungsfähigkeit gewährte. Ich glaube aber, nach der Richtung hin wird man in der Lage sein, nach dem Kriege Fortschritte zu machen.

Auch auf die einzelnen Fragen, die Herr Dr. Sachsenberg berührt hat, möchte ich mit ein paar Worten eingehen. Er hat insbesondere gesagt, auf verschiedene Weise ließe sich die Leistungsfähigkeit der Kanäle im Westen steigern: zunächst dadurch, daß man den Wasserspiegel bis 50 cm anspannen sollte. Das ist ganz richtig; das ist auch erwogen, aber es geht heute noch nicht. Der Kanal ist für einen niedrigeren Wasserstand erbaut, und beispielsweise die Dämme des Dortmund-Ems-Kanals vertragen eine höhere Spannung nicht. In den wichtigsten Strecken wird der Wasserspiegel schon jetzt etwa 18 cm höher gehalten, als planmäßig vorgesehen ist, um den Schiffen einen leichteren Verkehr zu erlauben. Ueber diese 18 cm hat man bisher nicht zu gehen gewagt; ich hoffe aber, daß nach dem Kriege eine Verstärkung der Dämme vorgenommen und der Wasserspiegel dann dauernd gehoben werden kann.

Ebenso ist es bei dem Ems-Weser-Kanal. Auch hier ist die ganze Strecke bis nach Hannover so angelegt, daß zuzeiten ein 50 cm höherer Wasserspiegel möglich ist. Man hat das eigentlich deshalb getan, damit im Sommer eine Aufspeicherung von Wasser stattfinden kann, das in trockenen Zeiten zur Speisung des Kanals zur Verfügung steht. Nun hat sich glücklicherweise gezeigt, daß die Dichtung des Kanals so gut gelungen ist, daß der Wasserbedarf ein sehr viel kleinerer ist, als angenommen war; es wird deshalb nicht notwendig sein, diese 50 cm als Speicher für die trockene Zeit zu benutzen. Man könnte also aus diesem Grunde den Wasserspiegel dauernd um 50 cm anspannen. Das ist aber heute noch nicht möglich, weil auch dieser Kanal zunächst nur für niedrigeren Wasserstand eingerichtet ist; auch hat er im Kriege fertiggestellt werden müssen und ist deshalb an einzelnen Stellen nicht so gut ausgeführt, wie es eigentlich hätte sein sollen. Vor jetzt 3½ Jahren, als der Kanal noch im Bau war, wurde der Krieg erklärt; alles warf Schippe und Hacke hin, die Arbeiter verschwanden vom Kanal, die Unternehmer legten die Arbeit nieder. Da gelang es nur mit außerordentlicher Schwierigkeit, den Betrieb wieder aufzunehmen und den Kanal in aller Geschwindigkeit soweit fertigzustellen, daß er noch nutzbar gemacht werden konnte. Das war noch ein Glück, aber leider konnte doch nicht so gut gebaut werden, wie es im Frieden der Fall gewesen wäre. Wir haben schon den Durchbruch eines Dammes in der Nähe von Minden erlebt. Die Dämme sind inzwischen verstärkt, und ich hoffe, daß sie im Laufe der Zeit noch weiter verstärkt werden können, so daß der Kanal um dauernd 50 cm angespannt werden kann. Dann wird es auch möglich sein, größere Kähne auf den Kanal zu bringen; ich hoffe, daß später 1000-t-Kähne auf dem Mittellandkanal fahren können, obwohl er eigentlich nur für 600-t-Schiffe gebaut ist. (Lebhaftes Bravo!)

Herr Dr. Sachsenberg hat noch einen anderen Punkt angeregt: es müßten größere Dampfer beschafft werden; dann könnten größere Kähne geschleppt werden. Auch das ist überlegt worden und im Westen, auf dem größeren Querschnitt des Rhein-Herne-Kanals, fahren schon Dampfer von 180 PS, die bis auf 250 PS angestrengt werden können und schon zehn große Schiffe hintereinander geschleppt haben. Das hat sich aber aus anderen Gründen doch nicht als zweckmäßig erwiesen. Die zehn Schiffe kamen zu gleicher Zeit vor den Schleusen an; es konnten aber nur vier Schiffe in die beiden Schleusen hinein, so daß es einen langen Aufenthalt gab. Die Zahl der Anhänge wurde also wieder beschränkt; man schleppt zwar nicht zwei Schiffe, wie planmäßig vorgesehen war, sondern vier, unter Umständen auch sechs. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal bis Bevergern und auf dem Mittellandkanal sollten eigentlich auch nur zwei Kähne angehängt werden. Das hatte sich im allgemeinen gut bewährt. Jetzt aber, wo große Not an Dampfern ist, mußten auch hier mehr Kähne zu einem Zuge vereinigt werden. Da die hier verkehrenden Monopoldampfer alle etwas stärker gebaut sind, als ursprünglich geplant war — sie leisten sämtlich 150 statt 120 PS —, können auf dem Dortmund-Ems-Kanal drei und auf dem schleusenfreien Mittellandkanal von Bevergern bis Hannover, sogar vier Kähne angehängt werden.

Wenn die Dichtungsstrecken des Kanals noch mehr geschützt sind, wird man auch noch größere Dampfer hinaufbringen können. Ich denke mir überhaupt die Entwicklung in folgender Weise: Zukünftige Kanäle müssen so eingerichtet werden, daß man sich um die Stärke und Bauart der Dampfer gar nicht mehr zu bekümmern braucht. Wir haben uns ja alle bemüht, die Dampfer so zu bauen, daß sie die Sohle möglichst wenig angreifen. Herr Geheimrat Flamm hat die Platte erfunden; die Wasserbauverwaltung ist in anderer Richtung vorgegangen. Ich halte aber alle diese, an manchen Stellen heute noch durchaus zweckmäßigen Einrichtungen lediglich als eine Entwicklungsstufe. Meines Erachtens müssen die größeren Kosten aufgewendet werden, die es erfordert, um den Kanal an den Stellen, an denen er besonders geschützt werden muß, d. h. auf den gedichteten Dammstrecken, so auszuführen, daß er den Angriff der Dampfer erträgt; das heißt: man muß den Kanal dort vollkommen mit Kies oder Schotter abdecken. (Sehr richtig!) Ich erinnere da an die Worte, die ich einmal von meinem Lehrer und Vorbild, dem Geheimrat Baensch vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, gehört habe. Es handelte sich vor etwa vierzig Jahren darum, auf den Kanälen auch Dampfer zuzulassen; ein alter Baurat beklagte sich aber darüber und meinte: „Diese verfluchten Dampfer machen mir meine ganzen Kanäle zunichte." Da sagte Baensch: „Mein lieber Freund, dazu sind wir ja da, um sie wieder instand zu setzen!" (Heiterkeit und Zustimmung.)

Endlich ist der Vorschlag gemacht worden, es solle Tag- und Nachtbetrieb eingeführt werden. Das ist sehr gut, geht aber nicht von heute auf morgen; während des Krieges ist das alles furchtbar schwer zu machen. Es ist aber dafür gesorgt, daß an den Schleusen elektrische Beleuchtung eingerichtet und tatsächlich an den Schleusen Tag und Nacht geschleust wird. Aber die ganze Kanallinie zu beleuchten, ist während des Krieges ausgeschlossen; wenn es nach dem Kriege notwendig sein wird, dann wird es geschehen.

Da ich nun einmal das Wort habe, möchte ich noch eine kurze Bemerkung über die Leistungen des Schleppmonopols machen. Meine Herren, es ist vielfach über das staatliche Schleppmonopol geklagt worden, und ich kann sagen, wenn es möglich gewesen wäre, es noch besser zu gestalten, wäre ich der erste gewesen, der dafür eingetreten wäre. Die Verwaltung hat sich auch diese

ganzen Jahre hindurch bemüht, die Mängel, die uns bekannt wurden, nach Möglichkeit zu mildern; aber der Krieg erschwert das ungeheuer. Der Rhein-Herne-Kanal war gerade fertig zur Betriebseröffnung, als der Krieg ausbrach. Damals besaß die Verwaltung bereits 46 Schleppdampfer; so viel Dampfer hätte kein Privatunternehmen von Anfang an eingestellt. Die Dampfer wurden anfangs auch nur zur Hälfte ausgenutzt. Sie waren so reichlich, daß zunächst sogar über die eigentliche Monopolstrecke hinaus nach Emden geschleppt wurde, und zwar auf Wunsch und im Interesse der übrigen Schiffahrt. Allmählich mußte dies aber wieder aufgegeben werden, denn der Verkehr auf dem übrigen Kanal entwickelte sich trotz oder vielleicht auch wegen des Krieges viel stärker, als für den Frieden angenommen war. Nun hieß es neue Dampfer zu bauen. Das war aber einfach unmöglich. Da hat die Monopolverwaltung ohne Rücksicht auf die Kosten ihren Dampferpark durch Kauf und Miete vermehrt, wie es uns möglich war. Tatsächlich ist sogar eine große Anzahl von Dampfern aus den östlichen Gebieten und von den märkischen Wasserstraßen mit der Gefahr, über See zu fahren, herübergeholt. Neuerdings ist es mit Hilfe der Schiffahrtsabteilung gelungen, einige 30 Dampfer aus Holland und Belgien anzumieten. Das kostet zwar sehr viel Geld; es ist aber auf diese Weise gelungen, den Dampferpark auf mehr als 120 Fahrzeuge zu steigern, mit denen viel mehr geleistet ist, als planmäßig geleistet werden sollte. Nach der Begründung des Schleppmonopolgesetzes sollten im ersten Jahre 280 Millionen Tonnenkilometer gefahren werden, es sind 450 Millionen geleistet. Im dritten Betriebsjahre statt 560 Millionen Tonnenkilometer zwischen 800 und 900 Millionen. Mit den Mängeln, die der Krieg mit sich bringt, müssen wir leider rechnen; es geht auch anderen Betrieben nicht zum besten, aber meine Herren, das sind Zahlen, die die Kritik am Schleppmonopol in der Tat verstummen machen sollten. Aber die Leistungen, die das Schleppmonopol vollbracht hat, sind viel größer, als wir erwartet hatten. (Lebhaftes Bravo!)

Direktor Engel (Magdeburg): Meine sehr geehrten Herren! Der Dank für den hochinteressanten Vortrag des Herrn Regierungs- und Baurat Skalweit ist ja bereits von anderer Seite zum Ausdruck gebracht worden; ich kann mich dem ohne weiteres anschließen. Der Herr Vortragende hat aber in seinen Ausführungen zwei Punkte berührt, die ich nicht unwidersprochen lassen kann. Er hat nämlich darauf hingewiesen, daß die Schiffahrt zu Beginn des Krieges nicht genügend vorbereitet gewesen sei und daß später die goldene Zeit für die Schiffahrt begonnen hätte. Soweit der Osten und der Westen in Frage kommt, möchte ich nach dieser Richtung den Herren, die die dortigen Reedereien hier vertreten, nicht vorgreifen. Aber hinsichtlich der Elbe muß ich konstatieren, daß die Elbe wohl vorbereitet war und viel hätte leisten können, wenn nur die nötigen Transportmengen vorhanden gewesen wären. Im ersten Kriegsjahr hatten wir effektiv so gut wie gar nichts zu tun; unser ganzer Schiffspark hat brach gelegen. Einesteils mag das ja an der ungünstigen geographischen Lage der Elbe gelegen haben; anderseits haben uns aber die unglückseligen Kriegs- und Ausnahmetarife der Eisenbahnen die großen Massentransporte entzogen, und die Folge war, daß die Eisenbahnen überlastet wurden. Dank dem Eingreifen der Schiffahrtsabteilung ist es ja allerdings später gelungen, uns einen erheblichen Teil der früheren Massentransporte wieder zuzuführen, indem man zwangsweise die Transporte von den Eisenbahnen auf die Wasserstraßen überleitete, und so ist es uns denn im letzten Jahre möglich gewesen, unsern Schiffspark wenigstens bis zu ungefähr 50 Prozent zu beschäftigen. Die Erträge im Schiffahrtsverkehr, speziell auf der Elbe, sind aber derart unbefriedigend gewesen, daß wir auch nicht annähernd auf die Kosten gekommen sind und mit erheblichen Verlusten abgeschnitten haben. Sie brauchen sich heute nur die Abschlüsse der Elbschiffahrts-Gesellschaften anzusehen und Sie werden die Wahrnehmung machen, daß die Unterbilanzen sich noch erheblich gesteigert haben. Ich möchte das hier nur betonen, damit nicht falsche Schlußfolgerungen gezogen werden und nicht etwa die Ansicht zutage tritt, als ob die Schiffahrt große Vorteile gehabt und goldene Zeiten durchgemacht hätte. Für das Elbegebiet würde das jedenfalls nicht zutreffend sein.

Direktor Schäfer (Mannheim): Meine Herren! So interessant die Ausführungen des Herrn Vortragenden gewesen sind und so sehr mir insbesondere seine Schlußfolgerungen gefallen haben, so wenig hat es mir gelegen, anhören zu müssen, daß die Binnenschiffahrt nicht organisiert gewesen sei; es habe ihr die umfassende Leitung gefehlt; da hätten zunächst einmal die Kähne gerottet, hinterher sei der Frachenmarkt aus Rand und Band gekommen, es sei Kahnwucher und Kahnverschwendung eingetreten; infolgedessen hätte die Bundesratsverordnung erlassen werden müssen. Ich kann das für das Rheingebiet nicht zugeben. Meine Herren, auf dem Rhein hat die Schiffahrt mit dem Moment des Kriegsausbruchs daniedergelegen; das ist gar keine Frage, weil die Leute eingezogen worden sind. Aber ich wüßte auch nicht ein einziges Schiff, das auf dem Rhein vernachlässigt worden wäre. Es kann sich das alles nur auf die Kanäle beziehen. Die Rheinschiffahrt hat sich übrigens bald auch betrieblich organisiert, und sie hat auch in den letzten Jahren ganz Erhebliches geleistet. Daß die Frachten gestiegen sind, ist ja ganz naturnotwendig, schon wegen der verteuerten Betriebskosten. Die Rheinschiffahrt verdient jetzt; aber von „goldenen Zeiten", von „Wuchertreiben" usw. kann für das Rheingebiet nicht die Rede sein. Auf dem Rhein sind die Frachten tatsächlich den Verhältnissen angemessen; da ist kein Wucher.

Ich darf die diesbezüglichen Ausführungen des Herrn Referenten nicht unwidersprochen lassen, sonst könnten sich vielleicht falsche Eindrücke herausbilden bei den Herren, die gewissermaßen als Gäste aus dem Osten hierher gekommen sind, um einen Vortrag über den Westen zu hören. Im übrigen ist die Schiffahrt auf den großen deutschen Strömen tatsächlich gut organisiert, teils in Reedereien, teils in Vereinen. Es war aber ganz naturgemäß, daß auf dem Kanal, der neu in die Erscheinung getreten ist, wo es noch keine Kanalreedereien gab, wo eben eine ganz neue Wasserstraße geschaffen war, für die noch keine Kähne gebaut waren, die Interessenten, die an dieser Wasserstraße ihre Kohlen und dergleichen Sachen abholen wollten, Kahnraum gesucht haben; und daß sie von den übrigen Wasserstraßen weggenommen haben, was an passenden Schiffen zu finden war, ist auch natürlich. Daß sich da einige unlautere Elemente dazwischenschoben, die versucht haben, besondere Gewinne zu machen, und mit der Unkenntnis der Bezieher spekuliert haben, das ist bekannt, und ich nehme an, daß sich die Ausführungen des Herrn Vortragenden hauptsächlich auch nur darauf bezogen haben: daß sich an dem Kanal spekulative Leute gefunden haben, die bemüht gewesen sind, um jeden Preis für den Kanal passenden Kahnraum in ihre Hand zu bekommen, um ihn nachher zu ganz phantastischen Preisen weiter zu vermieten. Das ist ja schließlich auch abgestellt worden.

Nun, meine Herren, die rationellere Ausnutzung des Schiffsmaterials! Die ist sehr wesentlich; denn die Kohlenversorgung ist, wie wir gehört haben, nicht eine Förderungsfrage, sondern Beförderungsfrage; Kohle ist genug da, sie kann nur nicht so weggeschafft und allen zugeführt werden. Auch da, muß ich sagen, hat die Rheinschiffahrt das Möglichste geleistet, und es ist ein ganz besonderes Verdienst der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, daß sie immer dahinter gefaßt; daß sie eine große Organisation über das ganze Reich geschaffen hat, die seit längerer Zeit den Dingen nachgeht und die Frage zu lösen suchte: wo und wie noch eine bessere Ausnutzung der Schiffahrt möglich sei. Also, ich glaube, darin ist eine wesentliche Steigerung der Schiffahrtsleistung nicht mehr zu erwarten.

Berichterstatter Regierungs- und Baurat Skalweit (Schlußwort): Meine Herren! Ich kann die Worte des Herrn Direktor Schäfer nur als eine durchaus zutreffende Erläuterung meines Vortrags auffassen. Ich stimme ihnen — ich möchte fast sagen — Wort für Wort bei, und wenn in meinem Vortrag der Unterschied, den Herr Direktor Schäfer hervorgehoben hat, vielleicht nicht deutlich genug zum Ausdruck gekommen ist, daß sich die Verhältnisse, die ich geschildert habe, im wesentlichen auf das neue Wasserstraßengebiet, das im Kriege hinzugetreten ist, erstrecken, dann ist diese Interpretation durchaus richtig und am Platze gewesen. Ich nehme selbstverständlich auch auf dem Kanal die alten Reedereien von den Erscheinungen aus, von denen ich gesprochen habe. Die alte Reederei ist geblieben, was sie war; darüber möchte ich durchaus keinen Zweifel aufkommen lassen.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich glaube in Ihrer aller Namen zu sprechen, wenn ich dem Herrn Vortragenden für den außerordentlich interessanten und zeitgemäßen Vortrag, den er uns heute gehalten hat, den besonderen Dank ausspreche. Wir können das heute mit um so freudigerem Herzen tun, als Ihnen bekannt ist, daß gestern in der Sitzung des Haushaltsausschusses des Abgeordnetenhauses zum ersten Mal seit langen, langen Jahren, ich möchte sagen, seit Dezennien der Fall eingetreten ist, daß sämtliche Redner aller Parteien einig waren in dem Gedanken, daß es notwendig sei, das deutsche Wasserstraßennetz in einer ganz anderen Weise auszubauen und auszugestalten, als es bisher der Fall war. Insbesondere ist auch von den Rednern der Konservativen Partei betont worden, daß die Anschauungen über den Wert der Wasserstraßen sich bei ihr geändert hätten. Infolgedessen können wir wohl annehmen, daß solche Zeiten, in denen es „Kanalrebellen" gab, in denen es Leute gab, die sagten: „Ich werde mich mit dem „Lausekanal" nicht vor den Bauch stoßen lassen" (Heiterkeit) — daß diese Zeiten nun gründlich vorüber sind. Der Gedanke, daß nunmehr alle Parteien zu der Einsicht gekommen sind, daß es notwendig ist, viel mehr als bisher für die Hebung der Wasserstraßen und für die Förderung der Binnenschiffahrt zu tun, der läßt uns alle mit erhöhter Freude und Energie wieder an die Arbeit gehen, die wir im Verein auf unsere Fahne geschrieben haben. In diesem Sinne schließe ich die Besprechung über Punkt 2 der Tagesordnung.

Wir kommen nun zu Punkt 3:

Verschiedenes.

Hat einer der Herren dazu noch irgend etwas zu bemerken? — Das ist nicht der Fall.

Ich habe Ihnen noch mitzuteilen, daß wir in Aussicht genommen haben, bei der Hauptversammlung unseres Vereins, die im März stattfinden wird, einen Vortrag über die Durchführung des Mittellandkanals halten zu lassen. Es ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gestern ausgesprochen worden, daß gerade diese Durchführung die allerwichtigste Aufgabe für die nächste Zeit sei. Vortrag und Diskussion sollen der Re-

gierung zeigen, daß es notwendig ist, alles daran zu setzen, um so rasch wie möglich dieses Kanalstück zu schaffen. Denn wir sind auf diesen Kanal bei dem Wirtschaftskrieg, der wahrscheinlich nach dem militärischen Krieg einsetzen wird, angewiesen und müssen im vaterländischen Interesse auf baldige Ausführung drängen!

Damit schließe ich die Versammlung.

Schluß 8½ Uhr.

Bericht über die Fachausschußsitzung vom 2. Februar 1918

Den Vorsitz führt Geh. Reg.-Rat Prof. Flamm.

Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Vertretung der Binnenschiffahrt im Preußischen Herrenhaus.
3. Die Handhabung der Ausführungsbestimmungen des Verkehrssteuergesetzes und Stellungnahme zu dem Vorschlage des Preußischen Finanzministeriums, die Entrichtung der Steuer im Wege der Abfindung auch für den öffentlichen Verkehr zuzulassen. Berichterstatter Leutnant Dr. Grotewold.
4. Verschiedenes.

Unter „Geschäftliches" wird zunächst ein Antrag auf Zuwahl eines Herrn in den Fachausschuß bis zur nächsten Sitzung zurückgestellt, da derselbe nicht auf der Tagesordnung steht.

Sodann liegt ein Antrag des Schiffahrtsvereins Magdeburg vor, folgende drei Punkte im Fachausschuß zu behandeln: 1. Die Errichtung eines selbständigen Wasserstraßenministeriums; 2. Tarifpolitik und Entlastung der Eisenbahnen; 3. Weiterführung des Mittellandkanals. Hierzu führt Direktor Engel aus, daß die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine die Frage der Errichtung eines selbständigen Wasserstraßenministeriums bereits im vorigen Jahre behandelt und eine Eingabe an das Königliche Staatsministerium gemacht habe; es sei notwendig, sich von der Führung der Schiffahrt durch das Eisenbahnministerium frei zu machen, weil von diesem eine ausreichende Vertretung der Schiffahrtsinteressen und die Erfüllung ihrer weitreichenden Aufgaben namentlich nach Beendigung des Krieges, nicht erwartet werden könne. Ebenso notwendig sei die Bearbeitung der Fragen, welche die Tarifpolitik und die Entlastung der Eisenbahnen betreffen; die Wasserfrachten seien um mehr als 100 % gestiegen, während die Eisenbahn erst in neuerer Zeit sich dazu verstanden habe, eine Steigerung der Tarife um 15 % in Aussicht zu nehmen; es sei zu befürchten, daß künftig die Schiffahrt der Eisenbahn gegenüber noch viel weniger konkurrenzfähig sein werde wie vor dem Kriege. Was schließlich die Weiterführung des Mittellandkanals betreffe, so habe der Krieg ja zur Genüge gezeigt, daß eine solche aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen erfolgen müsse.

In der Aussprache wird der erste Punkt für beachtenswert gehalten, man findet aber die Frage nicht geklärt, ob die Schaffung eines Reichsschiffahrtsamtes angestrebt werden solle, oder lediglich eine Abtrennung der Wasserfragen vom Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Schon vor Jahren seien regierungsseitig Erklärungen abgegeben worden, daß die Zuständigkeit des Reiches nur in Frage komme, wenn die Wasserstraßen mehrere Bundesstaaten berührten; anderseits könnten Reichsinteressen sehr erheblich in Frage kommen, weil eine Wasserstraße häufig für eine ganz andere Gegend von großer Bedeutung sei; eine Verständigung zwischen den Bundesstaaten sei wohl der gangbarste Weg. Die Frage der Trennung der Schiffahrt vom Eisenbahnwesen sei verfassungsrechtlich und politisch so schwierig, daß eine eingehende Prüfung durch eine Kommission wünschenswert erscheine.

Der Vorsitzende gibt bekannt, daß in der am Tage vorher stattgehabten Sitzung des Haushaltsausschusses des Abgeordnetenhauses der Minister der öffentlichen Arbeiten am Schlusse seiner Ausführungen über die Kanalprojekte erklärt habe, eine Abtrennung der Wasserbauverwaltung vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten würde, objektiv betrachtet, einen Rückschritt und keinen Fortschritt bedeuten. Im übrigen führt der Vorsitzende weiter aus, sei der Gedanke, ein Reichsschiffahrtsamt zu errichten, von den Reedern und Seeschiffern sehr stark bekämpft worden; er erinnere nur an die Vorgänge in der Schiffbautechnischen Gesellschaft. Vielleicht sei aber etwas zu erreichen, wenn man lediglich die Binnenschiffahrt im Auge behalte.

Es folgt nun eine Erörterung über die Bildung einer Kommission, die einesteils zu groß sein würde, wenn jeder Verein einen Vertreter abordnet, anderenteils aber auch nicht lediglich aus Schiffahrttreibenden bestehen dürfe, da eine gründliche Kenntnis der Reichsverfassung notwendig sei. Eine Kommission aus fünf Mitgliedern und fünf Stellvertretern wird als ausreichend angenommen. Die Vereine sollen die Frage mit ihren juristischen Beiräten zunächst gesondert bearbeiten, alsdann das Material einsenden und geeignete Personen in Vorschlag bringen, die bereit sind, sich der Aufgabe zu widmen. Ein Vorschlag, den Gedanken einer zentralen und behördlichen Organisation für die Binnenschiffahrt in kurzer Form in die Oeffentlichkeit zu bringen, wird angenommen und folgender Wortlaut festgelegt:

„Der Fachausschuß befaßte sich unter anderem auf Anregung der Arbeitsgemeinschaft für die Elbeschiffahrt mit der Frage der Fortentwicklung und des Ausbaues der Reichs- und bundesstaatlichen Schiffahrtsbehörden. Insbesondere wurde der Gedanke der Errichtung eines Reichsschiffahrtsamtes und die Frage der Bildung einer vom preußischen Eisenbahnressort unabhängigen Zentralbehörde für die Binnenschiffahrt erörtert. Die Notwendigkeit einer eingehenden Prüfung dieser Fragen wurde einstimmig und nachdrücklich anerkannt und dabei hervorgehoben, daß zur höchstmöglichen Entwicklung des deutschen Binnenschiffahrtsverkehrs ein enges Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Schiffahrt unbedingt erreicht werden muß, daß die dafür nötige Förderung der deutschen Binnenschiffahrt nicht allein von den Behörden erreicht werden kann, die in erster Linie Eisenbahn- und Baubehörden sind und infolgedessen dem wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Betriebe der Binnenschiffahrt, wie namentlich Erfahrungen dieses Krieges gezeigt haben, zu fern stehen. Bei der Schwierigkeit und Tragweite der Frage wurde beschlossen, die Binnenschiffahrtsvereine der deutschen Stromgebiete auf die Angelegenheit aufmerksam zu machen und zu ersuchen, dieselbe einer möglichst eingehenden Bearbeitung zu unterziehen und das Material dem Fachausschuß einzusenden. Dieser wird dann die Angelegenheit endgültig zu klären suchen."

Was den zweiten Magdeburger Antrag betrifft, schlägt der Vorsitzende eine besondere Sitzung des Fachausschusses vor, für welche ein besonders sachkundiger Referent zu bestimmen wäre; die Einladungen sollen so rechtzeitig erfolgen, daß die Vereine noch vorher Gelegenheit haben, sich mit der Materie zu befassen, um ihre Wünsche durchgearbeitet in der Sitzung zum Vortrag bringen zu können. Die Versammlung ist damit einverstanden.

Hinsichtlich des dritten Antrages verweist der Vorsitzende auf die Aeußerungen des Herrn Ministers in der bereits erwähnten Sitzung des Haushaltsausschusses. Danach wird zugegeben, daß die Regierung ihre frühere Stellungnahme geändert hat und der Frage ihre ganze Aufmerksamkeit zuwendet, wenn auch an eine wirkliche Förderung solcher Projekte augenblicklich nicht zu denken sei. Erfreulich ist, daß die Konservativen ihren Widerstand gegen den Bau des Kanals aufgegeben haben. Kürzlich habe Herr Ministerialdirektor Dr. Sympher im „Zentralblatt der Bauverwaltung" einen Aufsatz über Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen gebracht, der auch in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" veröffentlicht werden solle. Hierin heiße es, daß das 1000-t-Schiff auch für den Mittellandkanal gegeben sei und die Schleusen entsprechend zu bauen seien; er persönlich habe im Juli 1917 eine eingehende Unterredung mit Herrn Ministerialdirektor Sympher gehabt, in der er Vorschläge für die bessere Ausnutzung der Kanäle gemacht habe, zumal man von gewisser Seite immer darauf hinweise, die Eisenbahn brächte 7 %, die Kanäle erforderten Zuschüsse. Es besteht nunmehr die Absicht, die Frage der Fortsetzung des Mittellandkanals nochmals auf die Tagesordnung einer Sitzung des Zentral-Vereins zu setzen, voraussichtlich schon in der ordentlichen Hauptversammlung im März, nachdem auf der Tagung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals am 25. Februar in Hannover eine weitere Klärung herbeigeführt sei. Es folgt noch eine kurze Aussprache über technische Einzelheiten, wobei der Vorsitzende die Gedanken des Sympherschen Aufsatzes wiedergibt und die Lektüre desselben empfiehlt. Allerdings sei die Frage der Schlepper selbst nicht behandelt, die seiner Meinung nach neben der der Abmessungen der Schleppkähne erörtert werden müsse.

Zu Punkt „Geschäftliches" wird noch von verschiedener Seite ein eingehendes Protokoll der Gründungsversammlung des Fachausschusses gewünscht, welches zugesagt wird und sämtlichen Mitgliedern zugestellt werden soll, zumal das seinerzeit versandte Protokoll nicht in aller Hände gelangt zu sein scheint.

Punkt 2 der Tagesordnung betrifft einen Antrag des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen. Es handelt sich dabei zunächst um eine preußische Angelegenheit; aber mit Rücksicht auf die grundsätzliche Bedeutung der Frage in bezug auf die ersten Kammern in anderen Bundesstaaten ist es auch eine deutsche Angelegenheit. Was die preußische Frage anbetrifft, so kommen in der Vorlage zwei Paragraphen in Betracht. Zunächst der § 4. Dort sind auf Grund von Präsentationen als Mitglieder des Herrenhauses außer den Bürgermeistern, Vertretern der Landwirtschaft und der Geistlichkeit 36 Leiter großer Unternehmungen der Industrie oder des Handels für die Dauer ihrer leitenden Stellung vorgesehen, dabei ist die Schiffahrt vergessen, der Fachausschuß muß also in bezug auf die Binnenschiffahrt einen entsprechenden Antrag stellen. Der § 5, der sich mit der Vertretung von Handel und Industrie befaßt, besagt, daß eine Reihe von Vertretern auf 12 Jahre

berufen wird; auch hier ist die Schiffahrt nicht genannt. Der Deutsche Industrierat hat in seiner letzten Sitzung bereits aus den preußischen Mitgliedern einen preußischen Industrierat und damit den Präsentationskörper für diese Mitglieder gebildet. Dementsprechend muß auch der Fachausschuß hinsichtlich seiner preußischen Mitglieder verfahren. Daß die als Präsentationskörper vorgeschlagenen Handels- und Handwerkskammern Vertreter der Schiffahrt benennen werden, ist nicht anzunehmen, es muß also auf die zuerst benannten 36 Vertreter Bezug genommen werden. In einer an das Preußische Abgeordnetenhaus und Preußische Herrenhaus zu richtenden Eingabe, von der dem Königlich Preußischen Staatsministerium Abschrift einzusenden ist, muß die Notwendigkeit der Wahl von Vertretern aus der Binnenschiffahrt, sowohl der Großbetriebe als auch der Kleinschiffahrt, betont werden. In der Eingabe ist zum Ausdruck zu bringen, daß die Binnenschiffahrt neben der Eisenbahn das wichtigste Verkehrsmittel im Binnenlande ist und gerade in Preußen durch die natürliche Gestaltung und den Ausbau der Wasserstraßen in den letzten Jahren eine besondere Bedeutung gewonnen hat. Die Gesamttragfähigkeit des deutschen Binnenschiffsraums beträgt ungefähr 7,3 Millionen Tonnen, steht nur um rund 2 Millionen Tonnen hinter der Eisenbahn zurück und übertrifft um ebensoviel den Seeschiffsraum. Die Bedeutung der Binnenschiffahrt hat sich besonders jetzt im Kriege gezeigt und erst recht in dem Augenblick, wo die Binnenschiffahrt zur Entlastung der Eisenbahnen in verstärktem Maße herangezogen werden mußte. Ihre Aufrechterhaltung und Entwicklung ist für viele wirtschaftliche Produktionszweige, für die Industrie wie für die Landwirtschaft, erste Voraussetzung. Ohne die Binnenschiffahrt als Zubringerin der Rohprodukte und der Brennstoffe hätte die Großindustrie des Westens niemals den bedeutenden Aufschwung genommen und ihre Leistungsfähigkeit im Kriege entwickeln können. Nach dem Kriege werden wichtige Fragen, betreffend den Ausbau der Binnenschiffahrt, zu behandeln sein. Bei der Erfüllung der zahlreich zu erwartenden Aufgaben wird dem Gewerbe selbst in gleicher Weise Gelegenheit zur Mitarbeit gegeben werden müssen, wie sie für die anderen Wirtschaftsfaktoren, Landwirtschaft, Industrie, Handel und Handwerk, bereits vorgesehen ist, eine Forderung, für die um so gewichtigere Gründe vorliegen, als das Binnenschiffahrtsgewerbe durchweg um seine wirtschaftliche Existenz schwer und mit meist bescheidenem oder unzureichendem Erfolge gekämpft hat. Ueberdies stößt man nicht selten bei zivilen wie militärischen Stellen auf eine unzureichende Kenntnis seiner wirtschaftlichen Bedeutung, seiner Leistungsfähigkeit und seines inneren Aufbaues. Gerade infolge seiner Eigenart bedarf das Gewerbe einer besonderen Behandlung und damit auch einer von Industrie und Handel getrennten Vertretung seiner Interessen bei der Gesetzgebung.

Die Versammlung erklärt sich damit einverstanden, daß eine Eingabe, wie vorstehend begründet, durch den Zentral-Verein eingereicht wird.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung ist ein vorbereitendes Material durch Rundschreiben an die einzelnen Vereine gesammelt worden. Der Berichterstatter, Herr Dr. Grotewold, führte folgendes aus:

Meine Herren!

Wie Ihnen bekannt, stellt die Verkehrssteuer eine der Kriegsmaßnahmen der Regierung dar, um die Finanzierung des Krieges zu erleichtern; ohne diesen Grund ist ja wohl anzunehmen, daß ein derartiges Gesetz niemals Tatsache geworden wäre. Der Ertrag, den man herausgerechnet hat, nämlich 315 Millionen, wobei 23 Millionen aus der Binnenschiffahrt sind, scheint dem Reichsschatzamt aber so verlockend gewesen zu sein, daß es das Gesetz eingebracht hat, obschon auch im Reichsschatzamt selbst gewisse Bedenken dagegen bestanden haben. Nunmehr ist es ja in Kraft, und wir müssen uns damit abfinden. Während des Krieges besteht wohl auch nicht die geringste Aussicht, daß es wieder beseitigt werden könnte; hoffentlich aber wird es bei der nach dem Kriege notwendig werdenden allgemeinen, großen Finanzreform möglich sein, wieder davon befreit zu werden. (Zuruf: Keine Spur!) — Allerdings, sicher ist das ja nicht.

Bevor ich nun in die materiellen Ausführungen eintrete, möchte ich bemerken, daß ich rein persönlich zu Ihnen spreche. Ich spreche also nicht als Beauftragter der Schiffahrtsabteilung. Es ist Ihnen ja bekannt, daß ich in der Schiffahrtsabteilung dieses Referat habe, und die Gedanken, die ich hier zu entwickeln gedenke, sind schließlich auch dieselben, die ich dienstlich vertrete. Aber es sind doch keine dienstlichen Mitteilungen, die ich Ihnen mache.

Meine Ausführungen selbst gliedern sich zweckmäßig in die Fragen: Worauf wird die Steuer erhoben? Wer zahlt die Steuer? Wie wird sie entrichtet? Und schließlich die Frage des Nachweises der erfolgten Steuerzahlung. Alle diese Punkte haben zu Auseinandersetzungen zwischen den Behörden Anlaß gegeben. Zum Teil sind die gesetzlichen Bestimmungen nicht ganz klar, auch die Ausführungsbestimmungen sind recht schwierig zu lesen. Die Erfahrung hat auch gelehrt, daß die Zollbehörden, die meistens mit der Einhebung der Steuern beauftragt sind, vielfach selber nicht recht wissen, woran sie sind, so daß wir in manchen Punkten vor offenen Fragen stehen. Diese Fragen zu beleuchten und zu ihrer Klärung beizutragen, soll der Zweck meiner Ausführungen sein. Zu positiven Vorschlägen werden wir hoffentlich kommen, namentlich wenn die Herren nachher in der Debatte noch auf ihre eigenen praktischen Erfahrungen eingehen; aber zu einer endgültigen Erledigung der Fragen werden wir schon aus dem Grunde nicht gelangen können, weil kein Regierungsvertreter anwesend ist, der seinerseits diese fraglichen Punkte authentisch interpretieren könnte. (Das ist sehr schade!)

Das bringt mich auf die grundsätzliche Frage, die zwischen der Geschäftsführung und mir anläßlich dieses Referats auch behandelt worden ist: Sollen wir zu den Fachausschußsitzungen in Zukunft Regierungsvertreter einladen oder nicht? (Zuruf: Ja!) Es spricht manches dafür, es spricht aber auch manches dagegen. (Zuruf: Von Fall zu Fall!)

Ich komme nun zunächst zu der ersten Frage: Worauf wird die Steuer erhoben? Das Gesetz sagt: auf der Tatsache der Beförderung, der Bewegung eines Gutes und im Anschluß daran auf den Preis der Beförderung, soweit er das Entgelt für die Bewegung des Gutes oder der Personen ist. Das gibt gleich zu einer Reihe von Fragen Anlaß. Zweifellos muß die Reederei, um das Schiff in Bewegung setzen zu können, eine große Menge von Unkosten aufwenden, die mit den Unkosten der Bewegung, für die sie zunächst in der Fracht Deckung sucht, nichts zu tun haben, für die sie aber doch schließlich wieder durch ihren Geschäftsbetrieb Deckung suchen muß. In Frage kommen da in erster Linie die Kosten für die Bereithaltung des Schiffes in der Zeit, in der es nicht gerade auf der Fahrt ist; ferner die allgemeinen Verwaltungskosten. Aus dem Gesetz geht nicht klar hervor, ob diese allgemeinen Verwaltungskosten und die Kosten, die das Schiff während der Liegezeit verursacht, von der Fracht abgezogen werden dürfen.

Nun hat das Finanzministerium, in der richtigen Erkenntnis, daß das Gesetz mitsamt seinen Ausführungsbestimmungen nicht genügend klar ist, eine Anleitung zur Erhebung der Verkehrssteuer herausgegeben. Aber diese Anleitung schließt sich auch wieder an die Terminologie der Ausführungsbestimmungen an und gibt eigentlich keine Erläuterung. Schon die Definition dessen, was Beförderungspreis sein soll, ist genau wörtlich aus den Ausführungsbestimmungen übernommen. Es ist gesagt:

> Als Beförderungspreis ist der Betrag anzusehen, der für die Fortbewegung der Güter vom Zeitpunkt der beendeten Verladung bis zur Anlegung des Schiffes oder Flosses zum Zwecke der Löschung an den Betriebsunternehmer zu zahlen ist. Liegegelder gehören nicht zum Beförderungspreis, Anlegegelder nur insoweit, als sie sich als Hafengelder darstellen. Nicht zum Beförderungspreis gehören die Abgaben für die Benutzung von Wasserstraßen (Befahrungsabgaben, Schleusen-, Kanalgelder), die aus Anlaß der Zollüberwachung oder Zollabfertigung entstandenen Gebühren und der Frachturkundenstempel. Ferner gehören nicht dazu die Kosten, die infolge von Naturereignissen bei der Beförderung entstanden sind, usw.

Hier ist also nirgends zum Ausdruck gebracht, wie es mit den Verwaltungskosten und mit den Kosten der Bereithaltung des Schiffes in der Zeit, in der es nicht in Fahrt ist, gehalten werden soll. Soviel mir aus den Korrespondenzen klar geworden ist, scheint sich am Rhein bereits der Gebrauch herausgebildet zu haben oder aber im Stadium der Herausbildung begriffen zu sein, daß diese Kosten abgezogen werden, während die Weser ausdrücklich erklärt, daß bei ihr diese Kosten noch nicht in Abzug gebracht zu werden pflegen.

Kommen wir nun auf die Frage: Wer bezahlt die Steuer?, so beantwortet das Gesetz diese Frage damit, daß es sagt: Der Betriebsunternehmer. Aber wer ist der Betriebsunternehmer? Nach § 14 der Ausführungsbestimmungen ist „als Betriebsunternehmer im öffentlichen Güterverkehr auf Wasserstraßen derjenige anzusehen, der dem Versender gegenüber die Ausführung der Güterbeförderung in eigenem Fahrzeug oder mit fremdem Schiffsraum übernommen hat“. Darauf hat Herr Generaldirektor Jäger (Mannheim) in einer längeren, sehr gedankenreichen Ausarbeitung, die er an die Handelskammer Mannheim gerichtet hat, hingewiesen, daß diese Definition nicht klar ist und insbesondere den rheinischen Verhältnissen nicht gerecht wird insofern, als ein Spediteur, der mit einem fremden Kahn Transporte auszuführen übernimmt, doch noch nicht als Betriebsunternehmer angesehen werden kann. Ich habe auch innerhalb der Schiffahrtsabteilung des öfteren Gelegenheit gehabt, Fragen zu beantworten, die sich darauf bezogen. Ich glaube, man muß unbedingt daran festhalten, daß man sagt: Betriebsunternehmer im Sinne des Gesetzes ist immer derjenige, der tatsächlich die Verfügung über das Schiff hat, einerlei, ob das Schiff durch Kauf, durch Miete oder sonstwie in seinen Besitz übergegangen ist; es kommt darauf an, daß er die Verfügungsmacht über das Schiff hat. Diese Ansicht habe ich kürzlich auch in einer Besprechung bei der hiesigen Oberzolldirektion zum Ausdruck gebracht, und die Oberzolldirektion stellte sich auf den Standpunkt, daß es die richtige wäre; sie ging sogar so weit, selbst für Reisecharter diese Auffassung zuzulassen. Daß sie für Zeitcharter die einzig mögliche ist, ist von vornherein nicht fraglich. Aber die Reisecharter läßt doch auch eine andere Deutung offen, und da ist mir gerade vom Westen aus gesagt worden, daß in Fällen der Reisecharter doch der Verfrachter des Schiffes meistens als Betriebsunternehmer weiter zu gelten hätte: eine Auffassung, der ich mich nur sehr bedingt anschließen möchte. Es wird sich nachher in der Debatte Gelegenheit finden, diese sehr interessante und wichtige Frage weiter zu behandeln. Ich muß mich hier darauf beschränken, die beiden entgegengesetzten Meinungen einander gegenüberzustellen.

Wie wird die Steuer entrichtet? Dafür sieht das Gesetz drei verschiedene Verfahren vor: erstens die Einzelversteuerung, die besonders für Privatschiffer vorgesehen ist. Es ist sicher, daß die Einzelversteuerung sowohl für die Steuerbehörde als auch für den Steuerzahler technisch eine außerordentlich große Belästigung darstellt, so daß seinerzeit schon bei den Verhandlungen über die Ausführungsbestimmungen im Ministerium davon die Rede war, daß an diesen Bestimmungen möglicherweise die Ausführbarkeit des Gesetzes scheitern könnte. Es scheint ja nun, daß die Regierung sich selber durch die Praxis von der Unmöglichkeit dieser Handhabung überzeugt hat, so daß sie jetzt mit den später zu erörternden Vorschlägen der Abfindung auch für die Partikulierschiffer gekommen ist. Ich neige zu der Auffassung: die Partikulierschiffer sollten sich, wie das ja auch in den allermeisten Fällen geschieht, entweder zu Organisationen zusammenschließen, die ihrerseits die Vertretung der Partikulierschiffer den Steuerbehörden gegenüber übernehmen, oder sie sollten sich an eine Reederei oder an einen Schiffsagenten oder derartigen Vertreter anschließen und durch diesen die Steuergeschäfte im Wege des Abrechnungsverfahrens bewirken lassen. Eine andere Möglichkeit ist eigentlich nicht abzusehen. Daß der Partikulierschiffer für einzelne Reisen, wenn er solche auf eigene Faust unternimmt, einmal die Verkehrssteuer im Einzelverfahren entrichten wird, das wird sich ja nicht vermeiden lassen, ist aber auch kein Unglück, solange es eine Ausnahme bleibt, und es würde zweckmäßig sein, wenn seitens der mit den Partikulierschiffern in Verbindung stehenden Reedereien und sonstigen Korporationen auf die Verbreitung dieser Auffassung hingewirkt werden könnte.

Was nun das Abrechnungsverfahren betrifft, das das normale geworden ist und auch für größere Reedereien nach dem Gesetze werden sollte, so ist nach dem, was mir bekannt geworden ist, an der Handhabung dieses Verfahrens durch die Steuerbehörden eigentlich wenig auszusetzen. Im großen und ganzen haben die Behörden alles getan, was sie vermochten, um ein glattes Verfahren sicherzustellen. Die Anregungen, die von der Schiffahrtsabteilung ausgegangen sind, wonach unter keinen Umständen durch die Steuerbehörden Verkehrsstörungen herbeigeführt werden sollten, scheinen im großen und ganzen, von immerhin möglichen Einzelfällen abgesehen, ihre Wirkung getan zu haben, jedenfalls haben sich die Zentralbehörden hier in Berlin sehr entgegenkommend bewiesen. Dagegen scheinen hin und wieder die mit der direkten Erhebung der Steuern befaßten untergeordneten Dienststellen die Sache nicht so recht erfaßt zu haben. Immerhin glaube ich aber, daß gerade in diesem Falle beim Verkehrssteuergesetz auch die untergeordneten Dienststellen, die ja von oben herab genügend scharfe Instruktionen hatten, besser und dem Verkehr entgegenkommender gearbeitet haben, als es sonst im allgemeinen der Fall zu sein pflegt. Jedenfalls sind mir erhebliche Klagen nicht zu Ohren gekommen, und soviel ich solche in meiner dienstlichen Tätigkeit einmal von einzelnen Stellen gehört habe, war es mir möglich, durch eine telephonische Rücksprache oder sonstwie die Sache zu klären. Die einzige wirkliche Schwierigkeit scheint beim Nachweis der erfolgten Steuerzahlung zu bestehen, und darauf komme ich noch zurück.

Was sodann das Abfindungsverfahren angeht, so ist solches durch die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz in § 34 zunächst nur für den nichtöffentlichen Verkehr gedacht gewesen, wozu also beispielsweise der Verkehr der Schiffahrtsabteilung mit Heeresgut gehört. Da nun aber, wie gesagt, die Einzelversteuerung der Regierung zu viel Mühe zu machen scheint, so ist das Finanzministerium auf die Idee gekommen, dieses Abfindungsverfahren auch auf die Partikulierschiffer auszudehnen, und der Finanzminister hat an die ihm nachgeordneten Oberzolldirektionen unter dem 2. November ein Schreiben gerichtet, das recht interessant ist und das ich zur Verlesung bringen möchte:

„Die Entrichtung der Verkehrssteuer im Wege der Einzelversteuerung stellt an die hierbei hauptsächlich in Betracht kommenden Privatschiffer Anforderungen, denen diese kaum gewachsen sein werden.“

In Wirklichkeit werden auch die Dienststellen diesen Anforderungen nicht gewachsen sein.

„Zur Vermeidung der hiernach für die Privatschiffer wie für die abfertigenden Steuerstellen zu erwartenden Weiterungen, sowie zur Verminderung der die Steuerstellen nicht unbeträchtlich belastenden Einzelversteuerungen wäre es erwünscht, wenn entsprechend der Vorschrift für den nichtöffentlichen Verkehr (§ 34 A. B. zum Vk. St. G.) auch für den öffentlichen Verkehr, auf Grund des § 31 Vk. St. G. die Entrichtung der Steuer im Wege der Abfindung zugelassen werden könnte. Voraussetzung hierfür wäre es, bestimmte Anhaltspunkte für die Festsetzung angemessener Abfindungssummen zu gewinnen, die einerseits den Interessen der Schiffer Rechnung tragen, andererseits das Steueraufkommen nicht beeinträchtigen dürfen. Die Feststellung der Abfindungssummen wird bei den Güterbeförderungen im öffentlichen Verkehr wesentlich größeren Schwierigkeiten begegnen als im nichtöffentlichen Güterverkehr, zumal die Privatschiffer eine Nachprüfung ermöglichende Bücher bisher nicht geführt haben dürften noch künftig führen werden.“

Das ist sehr richtig; das dürfte in der Tat unmöglich sein.

„Hierzu kommt, daß die Verhältnisse der Schiffahrt in den verschiedenen Flußgebieten nicht unwesentlich voneinander abweichen. Die Höhe der Frachten und die jährlichen Fahrtmöglichkeiten stimmen bei den einzelnen Wasserläufen nicht überein. Die sich hieraus ergebende Verschiedenheit in der Ertragsfähigkeit der Schiffahrt wird noch dadurch vermehrt, daß gerade Privatschiffer in nicht geringer Zahl nicht stets die gleiche Strecke auf demselben Flußlaufe zurücklegen, sondern je nach den sich bietenden Gelegenheiten von einem Wasserlauf in den anderen übergehen und daher nicht mit einer gewissen Sicherheit auf einen gleichmäßigen Verdienst rechnen können.

Nach alledem erscheint es kaum angängig, bei Feststellung der Abfindungssumme allein von dem Rauminhalt oder der Tragfähigkeit der Schiffe auszugehen. Es wird zu prüfen sein, ob die Tragfähigkeit in Verbindung mit anderen Anhaltspunkten einen geeigneten Maßstab für die Bemessung der Abfindungssumme abgibt oder ob eine sonstige Möglichkeit besteht, einen Abfindungsbetrag zu ermitteln. In Betracht könnte vielleicht eine Feststellung der Angabe nach Tonnenkilometern kommen, vorausgesetzt, daß ausreichende Unterlagen hierfür zu beschaffen sind. Die Königliche Oberzolldirektion ersuche ich, sich über die Frage — tunlichst nach Anhörung Sachverständiger — gutachtlich zu äußern, insbesondere auch festzustellen, ob anzunehmen ist, daß die Privatschiffer in erheblichem Umfange von der Abgabenentrichtung Gebrauch machen würden.“

Also diese Möglichkeit, die Abgabe nach Tonnenkilometern zu berechnen, die für eine Behörde wie die Schiffahrtsabteilung ja allerdings gegeben ist, die für die Schiffahrtsabteilung voraussichtlich auch eingeführt werden wird, ist gänzlich ausgeschlossen für den Privatschiffer; denn ich möchte den Privatschiffer sehen, der seine Transportleistung in Tonnenkilometern ausrechnen könnte oder, wenn er es schon könnte, wollte. Ich sehe auch keine Möglichkeit, wie dafür die Unterlagen beschafft werden sollten. Es müßte dann der Privatschiffer in jedem Ladeschein sowohl die Zahl der Tonnen, die er befördert, als auch die Größe der Entfernung von einem Platze zum anderen ausrechnen und dies seiner Steuerbehörde einreichen; das dürfte in der Praxis gar nicht zu machen sein. Anderseits sehe ich auch nicht ein, daß dadurch eine erhebliche Vereinfachung für die Steuerbehörde gegeben sein sollte; denn die Steuerbehörde würde derartig mit Nachprüfungen behelligt werden, daß sie kaum damit zustandekommen könnte. Nach dem, was Herr Geheimrat Flamm vorhin schon sagte und was ich selbst aus den Korrespondenzen ersehen habe, besteht ja auch solche Einmütigkeit in der Ablehnung dieser Anregung des Finanzministers, daß die Sache wohl als erledigt zu betrachten ist.

Nun wurde mir erst heute vor Beginn der Sitzung von einem der Herren noch eine dankenswerte Anregung zugetragen, die sich auf das Abrechnungsverfahren bezieht, und zwar auf die Additionsmöglichkeit von Abzügen. Es handelt sich da um Schleusenabgaben. Die betreffende Firma pflegt ihre Abrechnung monatlich aufzustellen und am Schlusse ihrer Monatsabrechnung die von ihr entrichteten Schleusenabgaben Summa Summarum abzusetzen. Dieses Verfahren ist ihr von der Steuerbehörde beanstandet worden; es ist mir nicht ganz klar, aus welchem Grunde, oder vielmehr, worauf die Steuerbehörde diese Ablehnung basieren will. Die nähere Veranlassung, weshalb sie es tut, liegt wohl darin, daß sie möglicherweise bei der sich dann ergebenden Abrundung einige Pfennige einbüßen könnte, die sie ja aber ebensogut auch einmal über haben könnte. Derartige Kleinlichkeiten von nachgeordneten Dienststellen dürften aber stets durch eine Beschwerde bei der nächst höheren Dienststelle zu klären sein. Es ist doch auch für die Steuerbehörde einfacher, mit möglichst glatten Zahlen zu arbeiten, und die ganze bisherige Handhabung des Gesetzes durch die höheren Behörden scheint mir doch eine gewisse Garantie zu bieten, daß solche Pfennigfuchsereien wirklich nicht in der Absicht der Behörden liegen.

Das leitet mich nun schon auf den Nachweis der erfolgten Steuerzahlung über, der ja besonders schwierig ist und bei dem die Klagen, die überhaupt laut geworden sind, sich am meisten verdichten. Der normale Nachweis soll der Steuerbegleitzettel sein in der Verbindung mit dem Steuerbuch; der Steuerbegleitzettel aber soll durch Abschriften der Frachtpapiere oder des Ladeverzeichnisses ersetzt werden können. Von einer Seite ist bemängelt worden, daß die Steuerbehörden ein Duplikat des Ladungsverzeichnisses verlangen. Das scheint mir berechtigt zu sein, zumal das Gesetz ausdrücklich davon redet, daß eine Abschrift des Ladeverzeichnisses einzureichen ist. (Zuruf: Auf der Geschäftsstelle aufzubewahren!) — Es scheint mir nicht zu genügen, daß das Ladungsverzeichnis nur vorgezeigt wird. Das Ladungsverzeichnis kann unter Umständen, auch wenn es auf der Geschäftsstelle aufbewahrt wird, das Steuerbuch vertreten — die Sammlung der Manifeste —; aber sobald es den Steuerbegleitzettel vertreten soll, muß es doch wohl der Steuerbehörde eingereicht werden. Diese Sache war namentlich von Hamburg aus zur Sprache gebracht worden. Vielleicht nehmen die Hamburger Herren nachher in der Diskussion Veranlassung, uns mitzuteilen, wie die Sache sich nun weiter entwickelt hat, ob die Hamburger Herren mit ihrem Versuche durchgedrungen sind, die Steuerbehörde dahin zu bringen, daß sie die Niederlegung einer Abschrift beim Amte aufgibt.

Aber störend mußte sich naturgemäß auch das vom Gesetz zunächst in ziemlich weitgehendem Umfange verlangte Meldeverfahren bemerkbar machen. Ich glaube aber, daß die Praxis doch schon zu weitgehenden Milderungen geführt hat. Jedenfalls

scheint sich hier auf den märkischen Wasserstraßen die Sache mit dem Meldeverfahren doch einigermaßen eingespielt zu haben, insofern das ursprünglich verlangte Anmelden jeder einzelnen Kiste bei jedem kleinen Platz, wo ein Dampfer nur anlegen kann, doch wohl in Fortfall gekommen ist.

Bedenklicher und folgenschwerer scheint aber die Meldepflicht des Schleppzugführers zu sein. Die durch Gesetz verlangte sehr weit gehende Verpflichtung des Schleppzugführers über die Anmeldung eines jeden einzelnen Schiffes wird ja von den beteiligten Herren für kaum durchführbar gehalten und ist es natürlich auch nicht. Auch da wird es sehr interessant sein, nachher einige Erfahrungen aus der Praxis noch zu vernehmen. Die mir vorliegenden Korrespondenzen äußern sich sehr wenig über diese Frage, namentlich nicht darüber, wie die Sache nun in Wirklichkeit praktisch gearbeitet hat. Aber da mir dienstlich Klagen darüber nicht zu Ohren gekommen sind, daß Schleppzüge wirklich aufgehalten worden wären oder dergleichen, so scheint die Sache doch erfreulicherweise einigermaßen glatt zu gehen. Die Hauptschwierigkeit scheint bei allen diesen Dingen, abgesehen von dem eben berührten Schleppzugmeldeverfahren, im Stückgüterverkehr zu liegen. Beim Ladungsverkehr hat sich die Sache doch wohl einigermaßen glatt entwickelt. Das Gesetz läßt die Entrichtung der Steuer sowohl bei der Abfahrt wie bei der Ankunft zu; die Praxis scheint dahin zu führen, daß die Versteuerung oder der Nachweis des Abrechnungsverfahrens bei der Abfahrt wohl das Regelmäßige geworden ist.

Eine besondere Schwierigkeit ergibt sich nun im Verkehr mit dem Ausland insofern, als da die Entfernung pro rata angerechnet werden soll. Da wird vom Rhein, für den ja diese Frage von besonderer Bedeutung ist, angeregt, man möchte feste Sätze für die Entfernung der einzelnen Orte nach der holländischen oder schweizerischen Grenze festlegen. Diese Anregung scheint mir dankenswert zu sein, und es dürfte eigentlich wohl kaum Schwierigkeiten begegnen, die Behörden von der Zweckmäßigkeit zu überzeugen. Der Verein Duisburg hat eine Eingabe an das Reichsschatzamt gerichtet, worin er um eine Sitzung bittet, in der alle diese Fragen mit dem Reichsschatzamt geklärt werden sollen. Die Eingabe ist von der Schiffahrtsabteilung unterstützt worden; eine Antwort darauf, ob und wann die Sitzung anberaumt wird, ist mir noch nicht zu Augen gekommen.

Nun knüpfen sich an diese unmittelbar im Gesetze selbst behandelten Dinge noch einige praktische Fragen, die mehr mit der Schiffahrt selbst als mit dem Gesetz in Verbindung stehen. Da wurde mir gestern die Frage vorgelegt: Wie verhält sich die Verkehrssteuer zur „havarie grosse“: Ist die Verkehrssteuer zur „havarie grosse“ heranzuziehen oder nicht? Da in der Binnenschiffahrt die Fracht im allgemeinen nicht zur „havarie grosse“ herangezogen wird, so erledigt sich die Frage damit auch für die Verkehrssteuer; denn die Verkehrssteuer erscheint doch als ein Teil dieser Fracht. In der Seeschiffahrt dagegen, wo die Fracht zur „havarie grosse“ beizutragen hat, muß meines Erachtens auch die Verkehrssteuer zur „havarie grosse“ gehören; die Fracht muß also zu dem um 7 Prozent erhöhten Betrage zur „havarie grosse“ herangezogen werden.

Dann ist mir einmal die Frage vorgekommen, ob die Kohlensteuer, die auf die Bunkerkohle entrichtet ist, irgendwie verkehrssteuerpflichtig ist. Diese Frage ist auch vom Reichsschatzamte schon beantwortet worden, und zwar hat das Reichsschatzamt, meiner Ansicht nach auch in einwandfreier Weise, sich dahin geäußert, daß durch die Kohlensteuer die Betriebsspesen des Reeders erhöht werden, daß der Reeder also auch eine höhere Fracht verlangen muß und daß mithin die Verkehrssteuer auch von dieser erhöhten Fracht zu entrichten ist. Es ist nicht angängig, den Bunkerkohlenzuschlag von der Verkehrssteuer auszunehmen. Im allgemeinen ist es doch wohl schon so, daß die Kohlensteueraufschläge in die Frachten eingerechnet sind.

Meine Herren! Ich stehe damit am Schlusse meiner Ausführungen. Ich würde außerordentlich dankbar sein, wenn in der Diskussion noch der eine oder der andere Punkt, der zur Aufklärung mit beitragen könnte, vorgebracht werden würde, und ich will nur noch bemerken, daß es außerordentlich zu begrüßen wäre, wenn dieses Gesetz im Frieden wieder zu Fall gebracht und durch eine andere Finanzquelle ersetzt werden könnte. Jetzt im Kriege, unter den besonderen Verhältnissen, leidet ja die Schiffahrt durch die Konkurrenz der Eisenbahnen weniger oder auch überhaupt nicht, weil eben die Schiffahrt jetzt sozusagen zwangsweise zur Entlastung der Eisenbahnen herangezogen wird. Aber wenn wieder die normalen Verhältnisse eingetreten sein werden, dann wird sich die böse Bestimmung des § 3 Abs. 8, wonach Kohle auf der Eisenbahn steuerfrei, also nur mit dem erhöhten Frachturkundenstempel — der die Mehrbelastung der Schiffahrt nicht deckt — befördert wird, während die Binnenschiffahrt voll dafür belastet wird, im Frieden mit erhöhter Schärfe bemerkbar machen. Es ist nun ganz interessant, daß diese Bestimmung im Entwurf des Gesetzes ursprünglich gar nicht gestanden hat, sondern erst in der Kommission hineingebracht worden ist. Jedenfalls muß das Gesetz, wenn es im Frieden in Kraft bleiben soll, zum mindesten in diesem Punkte umgeändert werden. (Lebhaftes Bravo!)

Hierauf wird die Diskussion eröffnet.

Aus der Aussprache greifen wir einiges heraus. Zunächst weist Herr Brandenburg (Berlin) darauf hin, daß sich die Schwierigkeiten im Stückgutverkehr behoben haben, weil die Steuerbehörde erkannt hat, daß der im Abrechnungsverfahren vorgeschriebene Steuerbegleitzettel sich wenigstens im Verkehr mit Zwischensorten nicht durchführen läßt; der § 24 der Ausführungsbestimmungen besagt alles, was die Schiffsführer zu tun haben, und der § 26 bestimmt, daß eine Aushändigung der Güter nicht vor Entrichtung der Steuer bzw. des Nachweises der Entrichtung erfolgen darf. Allerdings ist die Regelung noch nicht endgültig und eine Eingabe seitens des Fachausschusses ist daher sehr angebracht. Auch im Abrechnungsverfahren bestehen Schwierigkeiten; z. B. besagt § 20 Ziffer 4, daß, wenn Ladelisten (Manifeste) vorhanden sind und an der Geschäftsstelle aufbewahrt werden, natürlich den Vorschriften entsprechend die Gesamtfrachtsumme und die Gesamtsteuersumme in das Steuerbuch einzutragen sind, daß man sich bezüglich des übrigen Inhalts auf die Ladelisten beziehen kann. Dagegen verlangt nun ein Hauptzollamt für jeden einzelnen Ort eine besondere Eintragung und besondere Abgabenerrechnung. Für kleine Sendungen ist es beim Anlaufen von Zwischenstationen unmöglich, Schleusengelder, Brückengelder, Hafengelder usw. zu errechnen. Man beruft sich dabei auf § 17 der Ausführungsbestimmungen im Widerspruch zu § 20 als generelle Anordnung; in Wirklichkeit behandelt der § 17 aber die Abfertigung im Wege der Einzelversteuerung. Es ist wünschenswert, summarisch zu verfahren, auch bei den zulässigen Abzügen.

Direktor Schilling (Dortmund) tritt im Anschluß an eine Eingabe, die der Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle an das Reichsschatzamt gerichtet hat, dafür ein, daß eine Versammlung von Vertretern sämtlicher Stromgebiete unter Zuziehung der Oberzolldirektionen und Oberzollämter einberufen würde, damit Klarheit über das ganze Verfahren und die Ausführungsbestimmungen geschaffen würde. Es kommt häufig vor, daß eine Oberzolldirektion nicht anerkennt, was die Nachbarbehörde gutgeheißen hat. Es bestehen auch abweichende Ansichten darüber, was abgezogen werden kann; es kommt vor, daß die Einladekosten abgezogen werden. Die Handelskammer in Dortmund hat sich mit der Frage der Abfindung befaßt und er, Redner, habe sein Gutachten dahin abgegeben, daß es unmöglich sein werde, für den Einzelschiffer ein Abfindungsverfahren einzurichten, weil derselbe im voraus nie wissen könne, wie viele Reisen er mache und wie viele Tonnenkilometer er im Jahre abfahren werde.

Direktor Schäfer (Mannheim) hält es für notwendig, daß künftig Regierungsvertreter zu den Verhandlungen eingeladen werden, damit sie sich über die vielen strittigen Fragen unterrichten können. Die Abfindung nach Tonnenkilometern ist unmöglich, denn es handelt sich um eine Frachtsteuer, nicht um eine Distanzsteuer. Bezüglich der Erhebung der Steuer in der Kleinschiffahrt gibt es verschiedene Wege, die er, Redner, auch den Oberzolldirektionen, die ihm das Rundschreiben des Finanzministeriums übersandt haben, angegeben habe; darüber müsse in einer großen Versammlung gesprochen werden. Eine andere Frage ist die, wer überhaupt Steuerträger ist, jedenfalls der, der das Gut wirklich befördert; der Spediteur ist nur dann Betriebsunternehmer, wenn er sich fremder Schiffe bedient, die aber nicht in Uebernahmefracht fahren, sondern in Schiffsmiete. Bezüglich der Steuerbegleitzettel bestehen nach Meinung des Redners keine Schwierigkeiten, da sich die Schiffer durch ein Konnossement mit dem Stempelaufdruck ausweisen können. Bezüglich der Grenzentfernungen besteht am Rhein eine kilometrische Tabelle, so daß auch da keine Schwierigkeiten in der Errechnung bestehen. Was schließlich den Kleinkolliverkehr angeht, so braucht man nicht mehr aufzuführen, als man erhoben hat; man kann den Steuererhebungsstellen am Jahresschluß oder quartalsweise Abrechnung geben; die Steuerbehörde in Karlsruhe hat sich mit dem Verfahren einverstanden erklärt.

Freiherr v. Rolf (Düsseldorf) berichtet, daß seinen Gesellschaften seitens der Kölner Behörde keine Schwierigkeiten bereitet werden, die Agenturen reichen monatliche Abrechnungen nach Köln ein und die Behörde hat es sogar übernommen, mit den anderen Bundesstaaten abzurechnen. Die Ausführungsbestimmungen für den Personenverkehr sind noch nicht veröffentlicht, aber Schwierigkeiten sind wohl auch hier nicht zu erwarten, denn für die bisherige Fahrkartensteuer tritt nur eine andere Form der Abrechnung; die ganzen Abrechnungen werden von der Geschäftsstelle in Düsseldorf gemacht.

Direktor Barkemeyer (Bremen) berichtet über einen anderen Modus in Bremen. Weil die Ladestellen der Schiffe so weit auseinanderliegen, werden die Ladescheine nicht den Schiffern mitgegeben, sondern nachgeschickt, dagegen erhält jedes einzelne Schiff von der Gesellschaft eine Bescheinigung, daß die Verkehrssteuer im Abrechnungsverfahren beim Hauptzollamt Bremen entrichtet wird; dieses bescheinigt, daß das Schiff frei passieren kann. Für die Abführung der Steuer ist die Reederei schließlich doch verantwortlich; die Steuererrechnung erfolgt durch Eintragung in die Manifestbücher. Es kommt hierbei auch der Stückgutverkehr in Frage; alles steht eingetragen, und die Steuer berechnet sich aus dem Eintragungspreis, abgezogen werden die Kanalabgaben, Ufergelder. Ladekosten und Ausladekosten, soweit sie das Schiff angehen, werden am Schluß der Reise abgezogen. Ueber den Beförderungspreis sagt das Gesetz, daß der Preis, der in der Fracht steckt, vom Zeitpunkt der beendeten Beladung bis zum Anlegen an den Löschplatz maßgebend ist. Die Ansicht, daß die Zeit des Ladens und des Löschens abgezogen werden kann, ist nicht richtig. Auf diesem Standpunkt steht auch die Behörde in Bremen.

Kommerzienrat Fischer (Dresden) bestätigt auch für Sachsen, daß Schwierigkeiten bezüglich des kleinen Güterverkehrs nicht bestehen; es werden Akontozahlungen in runden Beträgen abgeführt, die Abrechnung erfolgt am Jahresschluß. Seine Gesellschaft hat hinsichtlich Versteuerung der Bunkerkohle entsprechend einer Anweisung des Hauptzollamts in Schandau ein Sonderabkommen getroffen; die Generalzolldirektion aber hat bestimmt, daß jeder Dampfer ein Lagerbuch erhält, welches der Maschinist führen soll, der doch zu dieser Arbeit sich gar nicht eignet. Es sollte in dem Lagerbuch aufgeführt werden, wie viele Kohlen eingenommen, wie viele beim Grenzeintritt vorhanden, wie viele in Sachsen verbraucht und wie viele bei der Einfahrt auf österreichisches Gebiet vorhanden seien. Schließlich hat das Ministerium in Dresden die Angelegenheit geordnet.

Reedereibesitzer Zeitz (Berlin) betont die anders gearteten Verhältnisse auf den märkischen Wasserstraßen, wo mit den Abzügen sehr zu rechnen sei, da die zu zahlenden Zölle einen ganz beträchtlichen Teil der Fracht ausmachen. Er habe in seinem Betriebe auch monatlich abgerechnet, das sei aber mit dem Hinweis auf den Wortlaut der Ausführungsbestimmungen beanstandet worden. Die Steuerbegleitzettel bilden ein großes Hindernis im Stückgutverkehr. Eine Eingabe an das Reichsschatzamt wegen Befreiung vom Steuerzettel und Ausstellung eines Passierscheines ist bis jetzt noch nicht beantwortet worden; allerdings ist auch die Oberzolldirektion der Ansicht, daß derartige Passierscheine die ganze Verkehrssteuerabgabe erleichtern würden, der Wortlaut der Ausführungsbestimmungen steht aber im Wege. Eine gemeinsame Besprechung beim Reichsschatzamt zur Klärung dieser Fragen sei sehr wünschenswert.

Herr Brandenburg fügt seinen Ausführungen noch hinzu, daß nach Ansicht der Oberzolldirektion derjenige, der eine Durchfracht übernimmt, also den Anschlußtransport mit einkalkuliert, für die nächste Strecke, die er selbst nicht mit eigenem Material befährt, abgabepflichtig ist. Das ist falsch, denn derjenige, der den Transport bis zu einem gewissen Punkte ausführt, müßte bis zu diesem Punkte die Steuer entrichten und für die weitere Strecke der nächste. Hinsichtlich der Abrechnung sind große Schwierigkeiten vorhanden, zumal in das Steuerbuch unzählige Rubriken für die Abzüge hineinkommen müßten.

Direktor Thielecke (Breslau) berichtet, daß an der Oder dem Schiffer ein Ausweis mitgegeben wird, daß die betreffende Ladung im Abrechnungsverfahren versteuert sei; Schwierigkeiten sind noch nicht entstanden, allerdings denken die Zollämter verschieden. Das Manifestbuch muß als Dokument anerkannt werden. Die Schwierigkeit liegt bei den kleinen Schiffern, eine Abfindung muß fast als ausgeschlossen angesehen werden. Eine gemeinsame Besprechung ist daher am Platze.

Von Herrn Brandenburg wird nachstehender Antrag gestellt:

„Der Fachausschuß für Binnenschiffahrt wolle bei der Oberzolldirektion oder an höherer Stelle dahin vorstellig werden, daß der im § 20 Ziffer 8 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 für das Abrechnungsverfahren vorgeschriebene Steuerbegleitzettel und der Nachweis der Entrichtung der Abgabe, der durch Vorlage des Steuerbegleitzettels oder ähnlicher Frachtpapiere vor Aushändigung der Güter bei der Steuerstelle des Ausladeortes gefordert wird, in Wegfall kommen. Diese Vorschriften sind in der Praxis und besonders im Stückgutverkehr mit Zwischenorten nahezu undurchführbar und mit großen Verkehrsstörungen verbunden; sie sind entbehrlich, weil die auf der Geschäftsstelle der zum Abrechnungsverfahren zugelassenen Schiffahrtsbetriebe aufbewahrten Ladelisten (Manifeste) eine durchaus genügende Kontrolle gewährleisten."

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

Ebenso erklärt die Versammlung ihr Einverständnis damit, daß an das Reichsschatzamt eine Anfrage zwecks Einberufung einer Sitzung zur Aussprache gerichtet wird.

Herr Brandenburg kommt dann noch auf das Hafengeld zu sprechen. Im § 16 der Ausführungsbestimmungen heißt es:

„Liegegelder gehören nicht zum Beförderungspreis, Anlegegelder nur insoweit, als sie sich als Hafengelder darstellen."

Damit ist gesagt, daß Hafengelder zum Beförderungspreis gehören. Die Oberzolldirektion schließt sich aber den Ausführungen des Röderschen Kommentars an, welches zu § 5 Ziffer 4 besagt:

„Soweit die Abgaben für die Benutzung von Wasserstraßen nicht auf der Ware ruhen, sondern vom Schiffsraumgehalt erhoben werden, kommt ihre Ausscheidung aus dem Beförderungspreis nicht in Betracht."

Die Regel ist doch, daß ein Schiff den Hafen aufsucht, um zu löschen und zu laden. Daher müßten, ebenso wie die Brückengelder, auch die Hafengelder abzugsfähig sein; das Oberzollamt stellt sich aber auf den Standpunkt, daß dieselben nicht abzugsfähig sind.

Direktor Schäfer betont nochmals, daß es besonders wegen der Einzelschiffer notwendig sei, eine Konferenz im Reichsschatzamt herbeizuführen.

Der Vorsitzende ersucht darum, alles für eine solche Besprechung vorzubereiten und der Geschäftsstelle diejenigen Punkte mitzuteilen, die besprochen werden sollen.

Direktor Lange (Stettin) ist der Ansicht, daß im Finanzministerium die Bearbeitung der verschiedenen Fragen bereits vorgenommen wird, weil das besagte Schreiben auch an Handelskammern, Korporationen und viele Einzelfirmen gelangt ist, die in entsprechenden Antworten bereits Stellung genommen und Gegenvorschläge gemacht haben.

Direktor Vortisch (Berlin) stellt sich hinsichtlich der Abfindung bei der Bezahlung der Verkehrssteuer auf den Standpunkt, daß eine solche von den Schiffern nicht als Belästigung empfunden werde, auch nicht unmöglich sei; die Oberzolldirektion wolle jedenfalls das Verfahren einführen, um auf leichtere Art in den Besitz der Steuer zu kommen. Die von der Oberzolldirektion in Berlin ausgegangenen Anfragen seien längst beantwortet, und es sei vielleicht richtiger, sich mit den Handelskammern und mit den Stellen, die diese Frage schon bearbeiten, erst ins Benehmen zu setzen.

Direktor Barkemeyer macht noch auf einen Mißstand im Gesetz aufmerksam, wonach für Kohlen auf dem Eisenbahnwege keine Verkehrssteuern erhoben werden, wohl aber auf dem Wasserwege; dies bedeute besonders in Friedenszeiten eine sehr schwere Belastung des Wasserweges, weil der Eisenbahnweg viel billiger dann würde als der Wasserweg mit seiner Verkehrssteuer.

Der Vorsitzende bittet, alle diese Punkte für die etwaige Besprechung vorzumerken.

Damit schließt die Aussprache.

Zum Punkt „Verschiedenes" wird das Wort nicht verlangt.

Der Industrie-Ringkanal

Von Dr. jur. et phil. Ismer

(1 Abbildung)

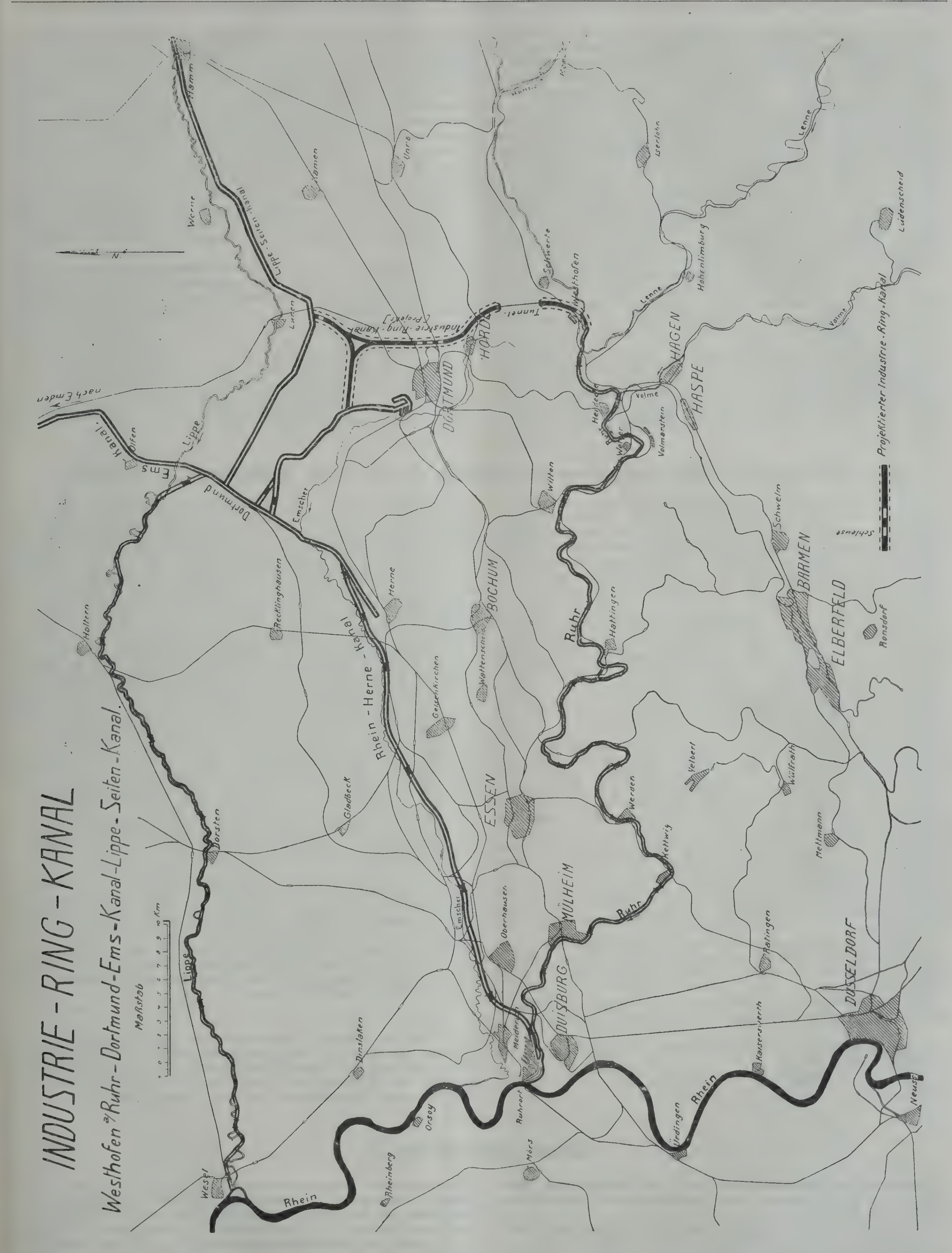
Vorbemerkung: In der Oktobernummer (Heft 20/21) Jahrgang 1917 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" befindet sich ein Aufsatz von A. Middel, Essen, über die wirtschaftlichen Zukunftsaussichten einer Ruhr-Wasserstraße.

Die Ausführungen des Verfassers können als überholt gelten, da der Verein inzwischen eine wesentliche Erweiterung des ursprünglichen Entwurfs bis Witten vorgenommen hat und nicht bei dem vom Verfasser behandelten Stand vom Jahre 1914 stehengeblieben ist. Nach der Vereinssatzung bestand überhaupt nicht die Absicht, die Ruhr lediglich bis Witten zu kanalisieren, sondern mindestens bis in die Hagener Gegend. Die Bestrebungen zur Schaffung eines Industrie-Ringkanals, welche in folgendem behandelt werden sollen, bringen eine weitere Ausdehnung des Entwurfs bis über Hagen hinaus, etwa in die Gegend Westhofen-Schwerte, um von dort aus einen Anschluß an den Rhein-Herne- und Dortmund-Ems- bzw. Lippe-Seitenkanal zu ermöglichen. Damit entfallen die weiteren Einwände des Verfassers über die „Sackgasse" und die Unwirtschaftlichkeit der eigentlichen Ruhrschiffahrtstraße. Das gesamte Unternehmen bekommt ein ganz anderes Bild, es ist nicht mehr der vom Verfasser geschilderte Teilentwurf, sondern eine Zusammenfassung der Bestrebungen zur Schaffung eines einheitlichen Wasserstraßennetzes für das gesamte niederrheinisch-westfälische Industriegebiet, die aus den Verkehrsnöten der gegenwärtigen Kriegszeit geboren wurden.

Eine Verkehrsverbesserung für das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet. Die Verkehrsschwierigkeiten im Industriegebiet, welche durch den Krieg noch gesteigert sind, beschäftigen nicht nur die in Frage kommenden Behörden unausgesetzt, sondern sind naturgemäß auch Gegenstand der Hauptsorge unserer rheinisch-westfälischen Industrie. In ihrer Mitte ist daher ein Plan entstanden, wie man vermittels großzügigen Ausbaues des Wasserstraßennetzes im Industriegebiet künftigen Stockungen im Güterverkehr erfolgreich begegnen kann.

Das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet durchziehen gegenwärtig drei ungefähr parallel laufende Wassertraßen, von denen der Lippe-Seitenkanal sowie der Rhein-Herne-Kanal (mit Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal) bereits im Betriebe sind, während die Ruhrschiffahrtsstraße vor dem Kriege leider nicht mehr zu einem neuzeitlichen Großschiffahrtswege ausgebaut werden konnte, ebenso die Lippe-Kanalisierung von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal. Nunmehr ist eine Gruppe von Großindustriellen an den Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V. in Witten, den Träger des Ruhrschiffahrtsgedankens, herangetreten mit dem Vorschlage, gleichzeitig mit dem Ausbau des Ruhrstromes die Schaffung einer östlichen Querverbindung zwischen den drei Wasserstraßen mit den Ruhrabmessungen (für 1700-Tonnen-Schiffe) in Aussicht zu nehmen.

Ueber die Linienführung dieses Industrie-Ringkanals ist zu bemerken, daß der jetzige Endpunkt der Ruhrschiffahrtsstraße bei Hagen bis Westhofen bzw. Schwerte hinaufgeschoben und von dort aus eine Kanalverbindung zum Dortmunder Hafen des Dortmund-Ems-Kanals geschaffen wird. Oestlich von Dortmund ist dann auch eine Verbindung in nordöstlicher Richtung nach dem Lippe-Seitenkanal vorgesehen, so daß Dortmund End- bzw. Ausgangspunkt von drei Wasserstraßen wird. Der neue Kanal ermöglicht auch noch Anschlußkanäle über die Lenne nach Hohen-



limburg, so daß sehr viele Industrien der Vorteile des Wasserstraßennetzes teilhaftig werden.

Zur Förderung der Angelegenheit fand zwischen den beteiligten Behörden und Industrien bereits eine Reihe von Vorbesprechungen statt, die überall grundsätzliche Geneigtheit zur Prüfung der Bauwürdigkeit dieses Industrie-Ringkanals ergaben, da ja die verkehrswirtschaftlichen Vorteile dieses Unternehmens in die Augen springend sind.

Die technische Vorprüfung der Linienführung der neuen Kanalstrecken ergab die Ausführbarkeit des Ringkanals. Wenn auch Schwierigkeiten bei der Ueberwindung der Höhenunterschiede vorhanden sind, so sind sie doch nicht unüberwindlich, wenn sie

auch große Kosten verursachen werden. Gelingt es, den Nachweis zu erbringen, daß die aufzubringende Bausumme durch den zu erwartenden Verkehr eine angemessene Verzinsung erfährt — und daran ist bei der Menge der hier zu befördernden Massengüter nicht zu zweifeln —, so ist damit die Bauwürdigkeit trotz der Kosten nachgewiesen und die Ausführung gesichert.

Die verkehrswirtschaftlichen Vorteile des Unternehmens sind jedenfalls außerordentlich und in ihrer künftigen Wirkung noch gar nicht abzusehen. Es gab eine Zeit, in welcher man die Eisenbahn als alleinige Verkehrsvermittlerin ansah. Heute weiß man längst, daß man neben den Eisenbahnen die Wasserstraßen unbedingt nötig hat, und zwar hauptsächlich für die Beförderung von Massengütern, in unserer Gegend Kohle, Erze, Holz und Getreide. Leider hat der Ausbau der Wasserstraßen mit dieser Erkenntnis nicht Schritt gehalten, sonst wären uns die gegenwärtigen Verkehrsnöte erspart geblieben. Wie ganz anders würde die Eisenbahn arbeiten können, wenn ihr jährlich einige 20 bis 30 Millionen Massengüter von den Großschiffahrtswegen abgenommen würden! Die Schienenwege würden den übrigen Güter- und Personenverkehr spielend bewältigen können, während sie jetzt mit Gütern aller Art überfüllt sind, so daß fortgesetzt Stockungen drohen.

Der Plan eines Industrie-Ringkanals hat daher höchste verkehrswirtschaftliche Bedeutung für das Industriegebiet. Nach seiner Ausführung wird sich eine wesentliche Entlastung der Eisenbahnen und eine bessere Verteilung der Gütermengen schaffen lassen. Das neue Wasserstraßennetz ermöglicht unter anderem den Austausch der verschiedenen Kohlensorten auf dem Wasserwege zwischen dem nördlichen und dem südlichen Industriegebiet, die Beförderung der Halbfabrikate zu den Industrien der Fertigfabrikate und schließlich die Zuführung der Erze auf dem Wasserwege an fast sämtliche Hüttenwerke des Bezirkes. Die Verbindung zum Lippe-Seitenkanal, die technisch keinerlei Schwierigkeiten hat, bringt die weitere verkehrswirtschaftliche Erschließung des wichtigen nordöstlichen Kohlengebietes mit seinen gewaltigen Lagern. Nicht zu unterschätzen sind ferner die strategischen Vorteile des Industrie-Ringkanals. Verkehrsnöte, wie wir sie jetzt fast täglich erleben und von denen namentlich die Rüstungsindustrien ein Lied zu singen wissen, sind gänzlich ausgeschlossen, zumal der Wasserweg hinsichtlich der Gütermengen unendlich aufnahmefähiger ist als die Eisenbahn, auch sind die Wasserwege längst nicht in dem Maße der feindlichen Zerstörung durch Flieger usw. ausgesetzt als die Eisenbahnanlagen.

Die gegenwärtigen Verkehrsschwierigkeiten zeigen jedenfalls ganz klar, daß für das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet etwas Außerordentliches geschehen muß, das seiner überragenden Bedeutung entspricht. Trotz der entstehenden Kosten muß daher geprüft werden, ob die Verkehrsfrage im Industriebezirk vermittels großzügigen Ausbaues des Wasserstraßennetzes in der geschilderten Weise zu lösen ist. Die Vorarbeiten sind daher sofort in Angriff genommen worden; der technische Teil wurde den Geheimen Bauräten Havestadt und Contag (Berlin) sowie dem Baurat Hentrich (Krefeld) übertragen, der wirtschaftliche Teil (Verkehrs- und Ertragsberechnung) dem Geschäftsführer des Ruhr-Vereins, Dr. jur. et phil. Ismer.

Zur Einführung des Registerpfandrechts an im Bau befindlichen Schiffen

Dem hamburgischen Gesetzentwurf über die Sicherung der Ansprüche aus Schuldverschreibungen von Schiffsbeleihungsbanken, der inzwischen Gesetzeskraft erlangt hat, ist eine Begründung vom Senat beigegeben, die allgemeine Beachtung verdient[1]). Unter anderem wird darin auch die Frage einer Prüfung unterzogen, inwieweit die Einführung des Registerpfandrechts an im Bau befindlichen Schiffen für den Schiffskredit notwendig erscheint.

Zur Bestellung des Schiffspfandrechts ist die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich (§ 1260 BGB.). See- und Binnenschiffe können jedoch erst dann in das Schiffsregister eingetragen werden, wenn sie zur Verwendung für die Schiffahrt fertiggestellt sind[2]). Im Bau befindliche See- und Binnenschiffe können daher nicht durch Bestellung eines Registerpfandrechts beliehen werden. Dies ist ein Mangel des geltenden Rechts. Die im Staatsinteresse liegende Steigerung der Bautätigkeit ist abhängig von der Erleichterung des Kredits. Diese kann nur eintreten, wenn ausreichende Sicherheiten geboten werden. Das Registerpfandrecht ist eine solche Sicherheit. Zur Hergabe eines kurzfristigen Baugelddarlehns wird sich ein Kreditinstitut am ehesten gegen Pfandbestellung bereit finden. Das natürliche Pfand aber ist in diesem Fall das im Bau befindliche Schiff. Die Werft, die auf Ratenzahlungen nach dem Fortschreiten des Baues angewiesen ist, erhält diese durch Verpfändung des Schiffs für die Darlehnsforderung des Kreditinstituts, denn der Besteller muß für die Verpfändung des noch im Eigentum der Werft stehenden Schiffs seine Ansprüche auf Zahlung der Darlehnsvaluta an die Werft abtreten. Wie die Baugeldhypothek bei Beleihung von Grundstücken, so soll das Registerpfandrecht an im Bau befindlichen Schiffen als Kreditsicherungsmittel zur Vorbereitung der künftigen langfristigen Beleihung dienen.

Durch die Landesgesetzgebung ist die Einführung des Registerpfandrechts zum Zwecke der Verpfändung an im Bau befindlichen Schiffen gemäß Art. 3 E.-G. z. BGB., Art. 20 E.-G. z. BGB. zulässig.

Die „Begründung" glaubt trotzdem davon absehen zu können. Sie führt aus, daß eine zur Sicherung des Gläubigers ausreichende Verpfändung eines im Bau befindlichen Schiffes auch ohne Eintragung in ein Register möglich ist. Dies ist richtig. Denn der Besteller kann, sobald er durch Erlangung des mittelbaren Besitzes das Eigentum an dem im Bau befindlichen Schiff von der Werft erworben hat (§ 930 BGB.), als Verpfänder den mittelbaren Besitz durch Abtragung des Herausgabeanspruchs an den Pfandgläubiger übertragen (§§ 868, 870 BGB.). Hierdurch und durch die Anzeige der Verpfändung an den Besitzer wird diese wirksam (§ 1205 BGB.). Diese Art der Pfandbestellung dürfte jedoch auf den Widerstand der Werft stoßen, da sie das Eigentum an dem im Bau befindlichen Schiff nicht vor Fertigstellung aufgeben wird. Denn das ihr nach § 647 BGB. zustehende Pfandrecht für ihre Ansprüche aus dem Werftvertrage ist nur ein unzureichender Ersatz für das Eigentum[3]). Die „Begründung" will sich nun mit diesem Mangel des geltenden Rechts durch die Erwägung abfinden, daß das Eigentum des Bestellers an dem im Bau befindlichen Schiff die Voraussetzung jeder rechtsgültigen Verpfändung durch den Besteller sei, und zwar auch dann, wenn man die Verpfändung in der Form der Registereintragung zulassen würde. Auch dies ist richtig. Die „Begründung" übersieht aber, daß auch ein Dritter für die Forderung gegen den Auftraggeber als Darlehnsnehmer ein Pfandrecht bestellen kann. Dies wird die Werft um so eher tun können, als sie durch gleichzeitige Abtretung der Darlehnsforderung des Bestellers zu ihrem Gelde kommt. Hierzu aber ist die Schaffung des Registerpfandrechts an im Bau befindlichen Schiffen erforderlich.

Es ist nicht zu verkennen, daß Hamburg durch die Einführung des Registerpfandrechts an im Bau befindlichen Schiffen diese Form der Verpfändung nur bei den auf hamburgischen Schiffswerften liegenden Schiffen ermöglicht hätte. Bei Gründung preußischer Schiffsbeleihungsbanken wird es sich jedoch empfehlen, vorher entsprechende, in Bremen und Oldenburg bereits erlassene Vorschriften zu schaffen, die dem § 30 des bremischen Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch vom 18. Juli 1899 nachzubilden wären.

Dr. Goldschmidt.

[1]) „Hamburgischer Correspondent", Morgenausgabe vom 6. Januar 1918, 1. Beilage.

[2]) § 7 Nr. 2 Flaggen-G. vom 22. Juni 1899; §§ 6, 122, 124 B.-Sch.-G.

[3]) Um ein Beispiel anzuführen, das gegen diese Regelung spricht: Für den Fall eines gesetzlichen oder vertraglichen Rücktritts der Werft vom Werftvertrage müßte diese erst auf Rückübertragung des Eigentums am Schiff klagen. Wird die Werft diese und ähnliche Schwierigkeiten auf sich nehmen wollen?

Kleine Mitteilungen

Deutsche Schiffsbeleihungsbank A.-G. in Duisburg und Nürnberg. Ueber die Errichtung dieses längst geplanten Unternehmens erfahren wir folgendes:

Unter den in der Gründung begriffenen deutschen Schiffsbeleihungsbanken ist das Duisburger Projekt wohl das ältește. Die Anfänge der Bestrebung gehen bis kurz nach der Gründung der „Eerste Nederlandsche Scheepsverbandmaatschappij te Dortrecht", also bis 1899 zurück, als Schiffbauer und Reeder, welche die Gefahr für den heimischen Schiffbau und die drohende finanzielle Abhängigkeit der Rheinflotte von Holland erkannten, in Verbindung mit der Duisburger Handelskammer den Boden für eine Deutsche Schiffsbeleihungsbank zu ebnen versuchten. Im Jahre 1909 war durch Richard Carstanjen, jetzt Bankdirektor beim Barmer Bankverein in Duisburg, der Plan vollständig ausgearbeitet, die Satzungen in Verbindung mit dem inzwischen verstorbenen Justizrat Veit Simon (Berlin) entworfen und das Kapital vorwiegend von Schiffahrtsinteressenten ganz Deutschlands in Verbindung mit einigen wenigen Banken aufgebracht. Damals scheiterte man an der Passivität der Regierung, welche sich dem Antrage gegenüber, der neuen Bank das Recht zur Ausgabe von Inhaberschuldverschreibungen zu gewähren, ablehnend verhielt, und an dem Widerstande Hamburgs, welches ein zu rasches, nicht dem Bedürfnisse entsprechendes Anwachsen der Tonnage befürchtete.

Weit über den Rahmen eines „Lokalunternehmens" hinaus geht, wie auch der frühere, der jetzige Plan, dessen Vorarbeiten schon länger zum Abschluß gebracht sind. Wie wir hören, ist das Kapital, das auf 6 Millionen Mark festgesetzt wurde, weit überzeichnet, die Satzungen sind schon seit geraumer Zeit den zuständigen Behörden eingereicht und im Reichswirtschaftsamt sowohl wie im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe verschließt man sich nicht der Berechtigung, die gerade Duisburg als Sitz einer Schiffsbeleihungsbank zukommt.

Die Duisburger Gründung ist in erster Linie eine Gründung der Schiffahrtsinteressenten. In Duisburg, aus der westdeutschen Binnenschiffahrt, die 75 % der gesamten deutschen Binnenschiffahrt darstellt, erstanden, erwarb der Plan Stärke und Anhang nicht nur am Niederrhein, sondern im Gebiet des ganzen Rheinstromes mit seinen Nebenflüssen und Kanälen sowie im Donaugebiet. Dem engeren Ausschuß, unter der Führung des Herrn Carstanjen in Duisburg, ist es gelungen, die Interessenten von Baden, Hessen, Elsaß-Lothringen und Preußen zusammenzubringen. Die zahlreichen zukünftigen Aktionäre verteilen sich auf fünf Bundesstaaten. Unter den Zeichnungen ist Preußen mit zirka 3 Millionen, Baden und Bayern mit je 2 Millionen Mark beteiligt.

Die Führung der Bankengruppe hat der Barmer Bankverein, Hinsberg, Fischer & Comp. (Barmen); der Gruppe gehören an: der A. Schaaffhausen'sche Bankverein (Köln), Rheinische Creditbank (Mannheim), Süddeutsche Disconto - Gesellschaft (Mannheim), Pfälzische Bank (Ludwigshafen), Bank für Handel und Industrie (München), Simon Hirschland (Essen). Der Anschluß von drei weiteren bayerischen Banken steht bevor.

Die sofortige Gründung einer Zweigniederlassung in Nürnberg ist beschlossen.

Im Aufsichtsrat werden die Schiffahrtsinteressenten die Mehrheit bilden. Jeder, der sich mit der Materie der Schiffsbeleihung beschäftigt hat, weiß, wie wichtig es ist, daß in der Verwaltung und Leitung einer Schiffsbeleihungsbank nicht nur Fachleute des Schiffbaues arbeiten, sondern auch Leute, die durch ihren Beruf in ständiger Fühlung mit den Schiffern und Darlehnsnehmern sind. Nur dann können bei den zweifellos noch bestehenden Mängeln des jetzt geltenden Schiffspfandrechtes, auf die in der Fachliteratur des öfteren hingewiesen ist, Verluste der Bank erspart bleiben. Nur Fachleuten, deren Namen ihm bekannt sind, wird der Schiffer Vertrauen entgegenbringen. Die Duisburger Bank soll eine Schiffsbank im wahrsten Sinne des Wortes werden. Und das ist auch der Hauptgrund, weshalb die Bestrebungen einer Berliner Bankengründung mit den Absichten einer Duisburger Interessentengründung nicht zu vereinen sind. Eine Schiffsbeleihungsbank mit Sitz und Leitung in Berlin wird nie am Rhein und, wie wir glauben, auch an der Donau nicht ins Geschäft kommen, weil die persönliche Note fehlt. Der Schiffer muß Vertrauen zu seinen Beratern haben, und weit mehr wie in anderen Bankgeschäften kommt es für den Geldgeber bei der Schiffsbeleihung neben der sachlichen Grundlage auf einen auf jahrelanger Bekanntschaft begründeten Personalkredit an.

Die behördlichen Genehmigungen sind wohl bestimmt zu erwarten.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Januar 1918. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Januar: Für die Rheinschiffahrt wird in der ersten Hälfte des Monats Januar eine Störung der Schiffahrt durch Eisgang und Niedrigwasser berichtet. Mitte Januar hat der Witterungsumschlag die erneute Umleitung der Massenladungen auf die Wasserstraße möglich gemacht; da aber solche Umleitungen nicht ohne gewisse Zeitverluste durchgeführt werden können, so waren die Ankünfte in den Duisburg-Ruhrorter Häfen und auch die Verschiffungen nach dem Oberrhein einige Tage gering, und allmählich hat erst wieder der normale und lebhafte Verkehr eingesetzt. Das um Mitte Januar eingetretene Hochwasser ist stetig zurückgegangen, so daß die Abladetiefen kleinen Beschränkungen unterlagen und die Frachten und Schlepplöhne auch mit Rücksicht auf die Verzögerungen, die die Schleppzüge infolge häufigen Nebels erlitten, wieder ständig stiegen. Gegen Ende des Monats war der Verkehr wieder im vollen Gange.

Für die Neckarschiffahrt wird festgestellt, daß in der zweiten Hälfte des Berichtsmonats die Schiffahrt wieder aufgenommen werden konnte. Der Verkehr auf dem Neckar talwärts mit Steinsalz und bergwärts mit Kohlen und Baustoffen gestaltete sich in der letzten Hälfte als Rückwirkung auf die Störung in der Zeit vom 1. bis 17. Januar sehr rege.

Die Ende Dezember eingetretene Winterruhe in der Elbeschiffahrt war nicht von langer Dauer. Das in der zweiten Hälfte des Januar einsetzende milde Wetter in Verbindung mit dem eintretenden erheblichen Wasserwuchs brachte die auf der böhmischen und sächsischen Elbestrecke sowie auf den Nebenflüssen vorhandenen Eisdecken bald zum Abgang, so daß die Eishindernisse auf der Oberelbe gegen Ende des Monats beseitigt waren und der Schiffahrtsbetrieb auf dieser Strecke wieder aufgenommen werden konnte. Es wurden alsbald auch die nötigen Vorbereitungen getroffen, um zunächst die Fahrzeuge, die unterwegs einen Winterhafen hatten aufsuchen müssen, ihren Bestimmungsorten zuzuführen. Die Aufnahme des Betriebes auf der Unterelbe konnte dagegen erst einige Zeit später erfolgen, da die auf der unteren Elbestrecke bis oberhalb Wittenberge befindliche Eisdecke erst durch die von der Oberelbe kommende Hochwasserwelle zum Abgang gebracht wurde. Nachdem auch die untere Elbestrecke eisfrei geworden war, wurde auch hier der Schiffahrtsbetrieb, der sich in erster Linie ebenfalls auf die Weiterbeförderung der unterwegs liegenden Fahrzeuge erstreckte, aufgenommen. Ebenso wurde auch mit dem Abschleppen der während des Winters in Hamburg beladenen Fahrzeuge begonnen. Wie schon erwähnt, erstreckte sich der Betrieb in der Hauptsache zunächst auf die Erledigung der alten Ladungen. Was die Uebernahme neuer Sendungen anbelangt, so war der Verkehr im allgemeinen ruhig. Die Kohlenverschiffungen ab Böhmen haben zwar begonnen, doch bewegen sich dieselben infolge des Wagenmangels in mässigen Grenzen, und es handelt sich hierbei in erster Linie um die Fertigstellung der noch vom vorigen Herbst und Winter vorliegenden Kähne. An den sächsischen Umschlagsplätzen haben die Kohlenverladungen talwärts ebenfalls ihren Anfang genommen und versprechen für die Folge ziemlich lebhaft zu werden.

Auf den märkischen Wasserstraßen waren nahezu während des ganzen Monats Januar die Verbindungen nach den benachbarten Strömen (und natürlich auch auf diesen selbst) durch Eisstand unterbrochen. Das um die Mitte des Monats einsetzende Tauwetter führte zum Abgang des Eises auf der unteren Havelwasserstraße und ermöglichte die Wiederaufnahme des Schiffahrtsbetriebes von und nach der Elbe. Auf der Spree-Oder-Wasserstraße wurden Eisbrecharbeiten vorgenommen, die den Erfolg hatten, daß Ende des Monats die Fahrt wieder frei war. Um Schädigungen der Anlagen des Hohenzollernkanals zu vermeiden, war das Eisbrechen auf diesem untunlich. Auch mußten noch Eisbrecharbeiten auf der unteren Oder durchgeführt werden. Inwieweit die wieder kälter gewordene Witterung Beeinflussungen ausüben werde, ließ sich am Ende des Monats noch nicht übersehen. An Beschäftigung wird es der Binnenschiffahrt auch im neuen Jahre nicht mangeln.

Main-Donau-Stromverband. Am 27. und 28. Februar haben in Nürnberg unter dem Vorsitz des K. Geh. Rates Dr. v. Graßmann eingehende Besprechungen des Strombeirates des Main-Donau-Stromverbandes stattgefunden. Hieran beteiligten sich neben den bayerischen Ministerialbeamten Vertreter des Reichwirtschaftsamtes, der badischen Regierung, der bayerischen Städte und Handelskammern, Vertreter von Offenbach, Frankfurt, Mainz, Köln, Düsseldorf, der rheinischen Schiffahrt usw. Der „Fränkische Kurier" berichtet über die Sitzungen:

Das bayerische Verkehrsministerium gab durch seine technischen Referenten ausführliche Darlegungen über die bisherigen Ergebnisse der seit Sommer 1917 mit großem Nachdruck betriebenen staatlichen Vorarbeiten zur Herstellung des ausführlichen Vorentwurfs für die Großschiffahrtsstraße, die von Aschaffenburg über Nürnberg nach Passau zur Beförderung von 1200-Tonnen-Schiffen gebaut werden soll. Ueber diese Verträge fand eine allgemeine Aussprache statt, in der namentlich das Interesse des Niederrheins an möglichster Abkürzung der Linie hervortrat. Die Versammlung war darüber einig, daß die Entscheidung über die Linienführung erst dann erfolgen könne, wenn die technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen durchgeführt und alle einschlägigen Verhältnisse klargestellt seien. Um das Zusammenarbeiten der im Verband vereinigten weiten Wirtschaftskreise zu sichern und seine hervorragenden Kräfte für die beste sachliche Lösung, auch bedeutsamer Einzelfragen, nutzbar zu machen, wurden nach Vorschlag des Vorsitzenden ein technischer und ein wirtschaftlicher Ausschuß gebildet, deren Zusammensetzung und nächste Aufgaben sofort festgestellt wurden. Damit ist die Bahn für fachmännisch eingehende Arbeit des Verbandes eröffnet, wofür die bayerische Bau- und Verkehrsverwaltung die hauptsächlichen Grundlagen dem Main-Donau-Stromverband nach Vertrag zur Verfügung stellt. Der technische Ausschuß wird schon in nächster Zeit in München zusammentreten, da über gewisse Grundlagen für die technische Ausgestaltung der Wasserstraße Einigung erzielt werden muß, um die sehr erfreulich fortschreitenden Vorarbeiten weiterzuführen. Diese Ausschüsse werden sich auch mit der Denkschrift der Regensburger Handelskammer befassen. Diese Denkschrift ist von den bekannten Wasserbautechnikern Hallinger (München), Hentrich (Krefeld) und Thiem (Leipzig) verfaßt und von dem Handelskammersyndikus Dr. Clarus (Regensburg) mit einer Einleitung versehen worden. Sie behandelt die Kanallinie Nürnberg—Amberg—Schwandorf—Regensburg. — Eine Reihe von Beschlüssen bezog sich auf die innere Verwaltung des Verbandes. Die Verhandlungen festigten bei allen Mitgliedern die Ueberzeugung, daß alle Voraussetzungen für eine sachliche Prüfung der Verhältnisse, für die freudige Mitarbeit an der großen Aufgabe im Verbande gegeben sind. — Mit den Fortschritten der Projektierungsarbeiten erhebt sich für Nürnberg und Fürth von neuem die im „Fränkischen Kurier" schon am 20. November 1915 und weiter am 3. Januar 1916 erörterte Frage, welche Führung dem neuen Donau-Main-Kanal hier gegeben werden soll. Wir machten damals darauf aufmerksam, daß vor der auf erhebliche Schwierigkeiten stoßenden Führung über Doos auf dem Wege des jetzigen Kanals bis südlich von Gibitzenhof aus dann weiter in der Richtung auf Reichelsdorf zu vielleicht eine Umgehungslinie den Vorzug finden werde. Diese würde nach früheren Plänen westlich von Burgfarrnbach sich in südöstlicher Richtung am Fürther Stadtwald hinziehen, dabei Fürberg und Dambach östlich lassen, und sich im Westen der Alten Veste über den Weinberg nach Süden

wenden, zunächst zwischen Altenberg und Zirndorf, sodann zwischen Ober- und Unter-Asbach hinführen und von da in süd-südöstlicher Richtung an Deutenbach, Bertelsdorf, Eckershof und Mühlhof vorbei bis nach Wolkersdorf verlaufen, um hier den Uebergang über die Rednitz zu suchen und am rechten Ufer des Flusses die Richtung nach Pleinfeld zu nehmen. Heute darf es, wie wir hören, als feststehend erachtet werden, daß nur noch eine solche Umgehungslinie, wenn auch mit geringen Abweichungen von der soeben bezeichneten, gebaut werden wird. Angesichts dessen wird es bald eine bedeutsame Aufgabe für die Stadtverwaltungen Nürnbergs und Fürths werden, sich über die Hafenfrage schlüssig zu werden. Kaum wird eine andere als eine gemeinsame Lösung möglich sein, so daß ein Zweckverband beider Städte zu bilden wäre, sofern man sich nicht doch noch über die Schaffung einer völligen Verwaltungsgemeinschaft zu einigen vermöchte. Mit der Hafenfrage wird weiter die Aufgabe beider Städte innig verbunden sein, einen Bebauungsplan nach einheitlichen Gesichtspunkten aufzustellen und geeignete bodenpolitische Maßnahmen zu treffen. Dafür ist von besonderer Wichtigkeit, daß bald das von der Königlichen Staatsregierung in Hinsicht auf den Kanalbau in Aussicht gestellte besondere Enteignungsgesetz dem Landtag vorgelegt und von ihm verabschiedet werde. Baldige nähere Aufklärungen über die Führung der Wasserstraße wären sehr erwünscht mit Rücksicht auf die sich für Nürnberg und unsere Nachbarstadt sich ergebenden bedeutsamen und umfangreichen Aufgaben.

Schiedsgericht für Binnenschiffahrt. Auf Grund des § 5 der Verordnung über Wirtschaftsmaßnahmen in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 sind laut Bekanntmachung des Reichskanzlers unter dem 25. Februar neue Bestimmungen erlassen, denen wir folgendes entnehmen: Die durch die §§ 5 und 6 der Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 einem Schiedsgericht übertragenen Entscheidungen erfolgen durch eine besondere Abteilung des Reichsschiedsgerichts für Kriegswirtschaft. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind endgültig. Das Schiedsgericht entscheidet in einer Besetzung von einem Vorsitzenden und vier Beisitzern. Den Vorsitz führt der Präsident des Reichsschiedsgerichts für Kriegswirtschaft oder einer der ihm für den Vorsitz in der nach § 1 gebildeten Abteilung vom Reichskanzler bestellten Vertreter, die zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst befähigt sein müssen. Die Beisitzer werden in der erforderlichen Zahl durch den Reichskanzler ernannt, und zwar auf Grund von Listen, die ihm aus den Kreisen der Binnenschiffahrttreibenden, der Besitzer von Umschlagsvorrichtungen sowie der Befrachter eingereicht werden. Zu den einzelnen Sitzungen werden die Beisitzer von dem Vorsitzenden berufen. Zwei Beisitzer sollen aus den von den Befrachtern vorgeschlagenen Personen in den Fällen des § 3 der Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt, ferner zwei Beisitzer aus den von den Binnenschiffahrttreibenden in den Fällen des § 4, zwei Beisitzer aus den von den Besitzern von Umschlagsvorrichtungen vorgeschlagenen Personen berufen werden. In den Fällen des § 6 Abs. 2 der Verordnung über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt finden für die Berufung der Beisitzer die vorstehenden Vorschriften entsprechende Anwendung. Auf das Verfahren finden die §§ 3 bis 17, 19 und 20 der Anordnung für das Verfahren vor dem Reichsschiedsgerichte für Kriegsbedarf vom 22. Juli 1915 in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. September 1916 insoweit entsprechende Anwendung, als sich nicht aus den Vorschriften dieser Bekanntmachung ein anderes ergibt. An die Stelle der in den §§ 5, 6, 9, 11 der genannten Anordnung bezeichneten Militär- und Marinebehörden tritt die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Accumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin. An W. Kraushaar, J. Rugge, R. Justinsky, H. Ebbinghaus, H. Wehrlin ist Prokura erteilt.

A.-G. Weser, Bremen. Vizeadmiral z. D. H. v. Ahlefeld schied am 31. Dezember 1917 aus dem Vorstande, Oberingenieur Bruno Momber, bisher Prokurist, wurde stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Allgemeine Deutsche Flußfahrzeug-Vers.-Ges. a. G., Magdeburg. Für 1917 ergab sich ein Verlust von 4857 M, zu decken aus dem Reservefonds. Das Aufsichtsratsmitglied W. Robolsky ist wiedergewählt.

Adolf Bleichert & Co., Leipzig. Dem Oberingenieur E. W. Vollring ist Gesamtprokura erteilt.

Deutsche Floßboot-Werke G. m. b. H., Berlin. Der Sitz ist nach Charlottenburg verlegt und der Gesellschaftsvertrag geändert.

Dresdner Gasmotorenfabrik vorm. Moritz Hille, Dresden. Direktor Wilhelm Tischendorf ist nicht mehr Mitglied des Vorstandes.

Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. Diplomingenieur A. F. K. Achenbach ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Oberingenieur A. A. F. R. Green ist als solches bestellt. Für das am 31. Oktober 1917 beendete Geschäftsjahr wurden 196 459 M Abschreibungen vorgenommen, es verblieb danach ein Reingewinn von 215 445 M, und aus ihm wurden auf 2 000 000 M Aktienkapital 7 % Dividende gezahlt.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. In Mannheim wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Elbewerft G. m. b. H. in Boizenburg, Elbe, Boizenburg. Die Firma lautet jetzt Elbewerft G. m. b. H. In Hamburg ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Germanischer Lloyd, Berlin. Für das am 30. September 1917 beendete Geschäftsjahr wird ein Gewinn von 94 037 M verzeichnet.

Howaldtswerke, Kiel. Laut Beschluß vom 7. November 1917 ist das Grundkapital um 3 000 000 M, ausgegeben zu 115 %, auf 10 000 000 M erhöht.

Friedr. Krupp A.-G., Essen. Dr. jur. Eberhard Freiherr v. Bodenhausen-Degener schied aus dem Vorstande und wurde in den Aufsichtsrat gewählt. Dr. phil. Bruno Bruhn, bisher Stellvertreter, wurde ordentliches Vorstandsmitglied. An Emil Germer und Karl Pfirsch ist für die Hauptniederlassung Prokura erteilt.

F. P. W. Lütgens, Hamburg. Nach dem Tode von P. Lütgens ist Witwe Josephine Lütgens geb. Siller Inhaberin der Firma, ihre Prokura ist erloschen.

Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. Die Satzung ist durch Beschluß vom 22. Dezember 1917 geändert.

Mittlere Isar G. m. b. H., München. Gegründet am 10./21. Januar 1918 mit 100 000 M Stammkapital zu Vorarbeiten für die Ausnutzung der Wasserkräfte, insbesondere für Zwecke der Stadt München und der Kruppschen Werke. Geschäftsführer: Oberingenieur Otto Schmoller in Nürnberg.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Karl Merseburg ist zum Vorstandsmitglied bestellt, an K. Wartenberg, R. Schulz und G. Grapendorf in Magdeburg, H. F. Winter in Hamburg und F. Hüse in Dresden ist Prokura erteilt.

Ostdeutsche Dampfschiffahrt G. m. b. H., Tilsit. Das Geschäftsjahr 1917 erbrachte nach 14 625 M Abschreibungen einen Reingewinn von 3635 M mit je zur Hälfte zugunsten der beiden Gesellschafter Ad. Eckert und E. Haslinger.

J. Pohlig A.-G., Köln. Die Prokuristen Winkel, Werner, Klocke und Schmarje dürfen mit je einem anderen Prokuristen zeichnen. W. Ellinger schied durch Tod aus dem Vorstande.

Rheinkiesbaggerei Neuß-Düsseldorf G. m. b. H., Neuß. Rentner Severin Froh hat sein Amt als Geschäftsführer niedergelegt.

Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat, Essen. Das Grundkapital ist um 5 100 000 M auf 7 500 000 M erhöht.

Rickmers Reederei und Schiffbau A.-G., Bremen. Gustav Fliege ist am 31. Dezember 1917 aus dem Vorstande geschieden.

Gebr. Röchling, Saarbrücken. An R. F. Segebade ist für die Hauptniederlassung Gesamtprokura erteilt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. Der Aufsichtsrat besteht jetzt aus den Herren Kurt Mertens, Hugo Cornelsen, Richard Mauersberg, Gustav Nordquist und Johannes Thomas.

Schleppschiffahrtsgesellschaft Dortmund-Ems G. m. b. H., Leer. Der Geschäftsführer Johann Röben ist gestorben und Karl Huismann als Geschäftsführer bestellt.

Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Carl Meye in Breslau erhielt Gesamtprokura. An A. Th. F. Däumichen ist Prokura für die Hamburger Niederlassung erteilt.

Siemens & Halske A.-G., Berlin. Aus 12 875 262 M Reingewinn des Jahres 1916/17 wurden auf 63 000 000 M Grundkapital 12 % Dividende verteilt.

Signal G. m. b. H., Kiel. Die Oberingenieure Alois Zankl und Ferdinand Schenkelberger erhielten Prokura.

Sylter Dampfschiffahrtsgesellschaft A.-G., Westerland. Inspektor Karl Kuhrt und Dr. Otto Leucke sind aus dem Vorstand ausgeschieden.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Aus den Zweigvereinen

Am 21. Februar d. J. fand in Bremen die Hauptversammlung der Mitglieder des **Bremer Kanalvereins statt.** Herr J. H. W. Busch, Vorsitzender des Bremer Kanalvereins, eröffnete die Versamlung und gab einen kurzen Bericht über die Tätigkeit des Bremer Kanalvereins im abgelaufenen Geschäftsjahr. Er wies darauf hin, wie groß die auf dem Gebiete der Binnenwasserstraßenpolitik liegenden Aufgaben für unser deutsches Volk sind und wie notwendig es für Bremen ist, die für die Erhaltung und den weiteren Ausbau seiner Stellung als zweitgrößten deutschen Seehafens erforderlichen Maßnahmen nachdrücklich zu vertreten. Sodann erteilte der Vorsitzende dem Geschäftsführer des Bremer Kanalvereins, Dr. P. Grabein, das Wort zu einer eingehenderen Berichterstattung über die Arbeiten im abgelaufenen Geschäftsjahr, der sich ein kurzer Ueberblick über die schwebenden Wasserstraßenprojekte anschloß. Besondere Beachtung erfuhr

das Projekt des Main-Donau-Kanals mit seinen Auswirkungen für die deutschen Nordseehäfen, die eine weitere Begünstigung der schon durch ihre natürliche Lage so bevorzugten ausländischen Wettbewerbshäfen Rotterdam und Antwerpen bedeuten. Als Ausgleich für diese Schädigung der deutschen Nordseehäfen erscheint geboten die Beibehaltung und der kraftvolle Ausbau der Seehafenausnahmetarife sowie der Bau geeigneter Binnenwasserstraßenverbindungen dieser Häfen mit ihrem Hinterland. Für Bremen kommt da der Werra-Main-Kanal in Betracht, namentlich wegen der damit verknüpften großen Talsperrenbauten im Thüringischen, die eine wünschenswerte Verbesserung des Fahrwassers auf der Weser versprechen, vor allem aber eine kürzeste, direkte und voll leistungsfähige Binnenwasserstraßenverbindung vom rheinisch-westfälischen Industrierevier zu den deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg — der Bramscher Kanal, der diesen Häfen die so dringend benötigte Rückfracht in Gestalt von Kohle auf kürzestem und billigstem Wege liefern würde.

Nachdem für das abgelaufene Geschäftsjahr Rechnung gelegt, diese für richtig befunden, dem Vorstand daraufhin Entlastung erteilt worden und ein Rechnungsprüfer für das neue Geschäftsjahr gewählt worden war, wurde die Versammlung geschlossen.

Aus verwandten Vereinen

Charlottenburger Schiffer-Verein. Am 14. Februar fand unter dem Vorsitz des Herrn Ganskow die Hauptversammlung statt. In derselben wurde der geschäftliche Teil glatt erledigt und dem Vorstand Entlastung erteilt, sowie das ausscheidende Vorstandsmitglied Bath wiedergewählt. Zur Mitteilung gelangte, daß der Vorsitzende Gelegenheit gehabt habe, den Verein in dem Wasserstraßenbeirat und in der Schifferberatungsstelle in Potsdam zu vertreten. Beschlossen wurde, die Handelskammer zu bitten, doch die beteiligten Empfänger darauf aufmerksam zu machen, daß zur Entlöschung von Kohlen in Groß-Berlin eine schriftliche Genehmigung der Kohlenstelle Groß-Berlin erforderlich ist und daß sie sich diese Genehmigung schon vor Eintreffen der Schiffahrt besorgen möchten, damit kein unnützer Aufenthalt entsteht.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den märkischen Wasserstraßen E. V. Am 21. Februar fand unter dem Vorsitz des Herrn Hertzer die Monatsversammlung statt, in welcher die Aufnahme von zwei neuen Mitgliedern erfolgte. Es wurde mitgeteilt, daß in nächster Zeit eine Neuregelung der Petroleumabgabe an die Schiffer durch das Ministerium erfolgen werde. Weiter wurde mitgeteilt, daß der Verein an die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens wegen der Bunkerkohlenversorgung der Personendampfer herangetreten ist und daß in Verfolg dieses Ansuchens auch bereits eine Umfrage seitens der Bunkerkohlenstelle Berlin über den Bedarf an Kohlen veranstaltet worden ist. Bei dieser Gelegenheit wurden die Mitglieder nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß sie über Kohlenempfang und Verbrauch die vorgeschriebenen Bücher führen müssen. — Sodann wurde über die letzte Sitzung des Zentralvereins berichtet, in welcher ein Vortrag über Kohlenversorgung und Wasserstraßen gehalten worden war. Der Vortrag gab Anlaß zu einer ausführlichen Besprechung über den künftigen Ausbau und Betrieb unserer Wasserstraßen. Hieran knüpften sich weitere Mitteilungen über eine kürzlich auf der Elbe stattgefundene Havarie eines Kohlenkahnes bzw. über die durch das Zusammentreffen von Rationierung und Havarie sich ergebenden Maßnahmen. Zum Schluß wurde darauf aufmerksam gemacht, daß es in den Schifferkreisen noch viel zu wenig bekannt ist, daß Kohlenentlöschungen in Groß-Berlin nur gegen die vorliegende Genehmigung der Kohlenstelle Groß-Berlin stattfinden dürfen.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 64. B. 82 403. **Rettungsfloß.** Otto Berghoff, Berlin, z. Zt. Cuxhaven. 8. 9. 16.

Klasse 65a, 61. N. 16 793. **Einrichtung zum Anzeigen des Abtreibens von Schiffen.** Neufeldt & Kuhnke, Elektrotechnische Fabrik, Kiel. 7. 5. 17.

Klasse 84c, 5. H. 71 550. **Muffe zum Vortreiben von Tunnelrohren unter Wasser.** Adolf Haag, Nikolassee, Normannenstraße 18. 15. 1. 17.

Klasse 84c, 3. W. 45 019. **Verfahren zum Absenken von Senkbrunnen.** Adolf Wolfsholz, Elberfeld, Aue 89. 30. 4. 14.

Klasse 84c, 2. F. 40 968. **Verfahren zum Schützen von Bauwerken in zementschädlichem Grundwasser.** Paul A. R. Frank, Hamburg, Spaldingstraße 216/218. 21. 6. 16.

Klasse 84c, 2. Sch. 50 541. **Verfahren zum Herstellen von einoder mehrwulstigen Betonpfählen.** Max Guido Schinke, Dresden, Villierstraße 19. 30. 9. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65 a, 50. 304 012. **Steuervorrichtung für Motorboote.** Alfred Eisenkraut G. m. b. H., Berlin. 7. 12. 13. P. 32 040.

Klasse 65 a, 34. 303 751. **Stockloser Schiffsanker od. dgl.:** Zus. z. Pat. 299 399. Dipl.-Ing. Hermann Hein, Bremen-Oslebshausen. 19. 6. 17. H. 72 315.

Klasse 65a, 36. 303 710. **Einrichtung zur Erzeugung von Trinkwasser aus Seewasser und zur Beheizung von Kraftwasserfahrzeugen.** Paul Lange, Neumühlen-Dietrichsdorf, Holstein. 4. 8. 16. L. 44 367.

Klasse 65a, 4, 304 440. **Kesselanlage für Unterseeboote.** Fritz Kramer, Blankenese-Dockenhuden. 4. 6. 15. K. 60 771.

Klasse 65a, 60. 304 432. **Peilvorrichtung für Schiffe mit in das gebräuchliche Peilrohr niederzulassenden Meßstab.** Anders Williams, Kristiania (Norwegen); Vertr.: A. du Bois-Reymond, Max Wagner, G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 16. 3. 17. W. 49 078.

Klasse 65b, 3. 303 721. **Hebeschiff für gesunkene Schiffe od. dgl** Wilhelm Bey, Hamburg, Roonstrasse 26. 9. 9. 16. B. 82 402.

Klasse 65d, 3. 303 769. **Fernsteuerung von Fahrzeugen, insbesondere Torpedos, mittels Lichtgarben.** Dr.-Ing. Edmund Steil, Charlottenburg, Niebuhrstraße 64. 3. 11. 14. St. 20 161.

Klasse 65f, 1. 304 433. **Schaufelrad mit beweglichen Schaufeln.** Zus. z. Pat. 302 798. Johann Goldmann, Cosel (O.-S.). 23. 5. 17. G. 45 216.

Klasse 65f, 21. 304 402. **Schiffsantrieb.** Fr. Albert Eising, Hamburg, Eiffestraße 573/575. 21. 4. 16. E. 21 628.

Klasse 84a, 6. 304 457. **Vorrichtung zur Ableitung von Schwemmgut bei Wasserkraftanlagen mit Rechen.** René Köchlin-Rossier, Basel, und Locher & Cie., Zürich; Vertr.: O. E. Zoepke, Pat.-Anw., Berlin W 9. 7. 9. 16. K. 62 920. Schweiz 20. 3. 15.

Klasse 84b, 1. 303 724. **Schiffshebewerk mit Tauchschacht.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 22. 4. 17. M. 61 209.

Klasse 84b, 1. 303 725. **Anwendung der Wasserwage nach Patent 300 928 für eine zweistufige Schleusentreppe.** Zus. z. Pat. 300 928. Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstraße 2a. 7. 11. 15. Sch. 49 242.

Klasse 84c, 2. 304 018. **Eiserne Doppelspundwand.** Friedrich Haltern, Berlin-Wilmersdorf, Babelsberger Straße 18. 29. 11. 16. H. 71 332.

Klasse 84d, 1. 304 104. **Aufhängung einer selbsttätigen Grabeschaufel mittels Flaschenzuges an einer auf geneigter Bahn laufenden Katze.** Adolph Vogt, Düsseldorf, Kurfürstenstraße 14. 19. 5. 17. V. 13 830.

Klasse 84d, 2. 304 147. **Baggerlöffel mit gegen die Löffelstiele klappbarem Löffel oder Löffelteil.** Heinrich Arens, Lübeck, Victoriastraße 2. 21. 2. 17. A. 29 104.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65f, 260 061.
Klasse 84a, 240 429.
Klasse 84d, 213 798.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 673 723. **Lukendeckel für Tauchschiffe.** Akt.-Ges. „Weser“, Bremen. 21. 3. 16. A. 25 545.

Klasse 65a. 673 724. **Kommandoturm von länglichem Querschnitt für Tauchboote und ähnliche Fahrzeuge.** Akt.-Ges. „Weser“, Bremen. 19. 4. 16. A. 25 661.

Klasse 65a. 673 725. **Flutvorrichtung für Tauchboote.** Akt.-Ges. „Weser“, Bremen. 31. 8. 16. A. 26 179.

Klasse 65a. 673 729. **Tauchfahrzeug mit übereinanderliegenden, flutbaren Abteilungen.** Akt.-Ges. „Weser“, Bremen. 20. 11. 16. A. 26 456.

Klasse 65a. 673 735. **Doppelwandiges, mit Luft in Form eines Nachens aufpumpbares Stoffgewebe zur Aufnahme von schiffbrüchigen Personen.** Lina Ernst geb. Ufinger, Remscheid, Hammersberger Straße, Abzweigung. 29. 9. 17. E. 23 407.

Klasse 65a. 673 858. **Einrichtung an Schiffen zum selbsttätigen Flußaufwärtsfahren.** Johann Heinrich Spiller, Berlin, Zossener Straße 43. 23. 7. 17. S. 38 801.

Klasse 65a. 674 211. **Druckfeste Leerbehälter für U-Boote.** Matthias Esser, Vegesack. 5. 11. 17. E. 23 474.

Klasse 65a. 674 212. **Bordstutzen mit zwei Rückschlagklappen für Schiffe.** G. Seebeck, A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde-Bremerhaven. 8. 11. 17. S. 39 161.

Klasse 65a. 674 216. **Sichtschutz für Tauchbootsehrohre.** Oskar Heimstädt, Wien; Vertr.: Otto Siedentopf und Dipl.-Ing. Wilhelm Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 13. 11. 17. H. 74 616.

Klasse 65a. 674 539. **Selbsttätiger Unterwasser-Drahtschneidefänger.** Eduard Auspach, Warnemünde. 12. 11. 17. A. 27 495.

Klasse 65a. 674 692. **Schiffsfenster.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 12. 9. 17. A. 27 321.

Klasse 65a. 674 693. **Regen- und Rettungsmantel für Schiffsreisende.** Fried. Lavin, Brackwede i. W. 25. 9. 17. L. 39 248.

Klasse 65d. 674 533. **Anordnung eines Magneten in dem Kopf eines Torpedos.** Jacob Hinrichs, Berlin, Wrangelstraße 64. 5. 10. 17. H. 74 373.

Klasse 65f. 673 164. **Flügelwurzel für Propeller.** Carl Juckenack, Duisburg, Fuldastraße 7. 9. 2. 14. K. 62 049.

Klasse 84c. 674 226. **Winkelförmiges Profileisen mit zugehörigem flachen Formeisen zur Bildung kastenförmiger Spundwände.** Act.-Ges. Peiner Walzwerk, Peine b. Hannover. 3. 12. 17. A. 27 573.

Klasse 84c. 674 227. **I-Eisen mit zugehörigem flachen Formeisen zur Bildung kastenförmiger Spundwände.** Act.-Ges. Peiner Walzwerk, Peine b. Hannover. 3. 12. 17. A. 27 574.

Klasse 84c. 674 228. **Aus I-Eisen und übergelegten Flacheisenverbindungsstücken bestehende Spundwandeisen.** Act.-Ges. Peiner Walzwerk, Peine b. Hannover. 3. 12. 17. A. 27 575.

Klasse 84c. 674 229. **Aus I-Trägern und Zwischenstücken bestehende Spundwandeisen.** Act.-Ges. Peiner Walzwerk, Peine b. Hannover. 3. 12. 17. A. 27 576.

Verlängerung der Schutzfrist.

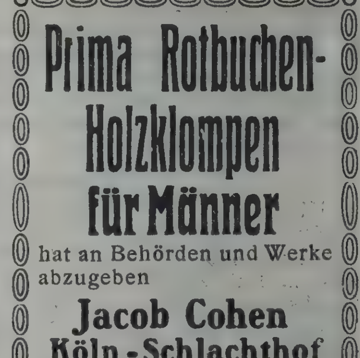
Klasse 65a. 637 039. **Vorrichtung zum Entleeren von Bunkern usw.** Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Köln-Kalk. 22. 12. 14. M. 52 800. 27. 11. 17.

Klasse 65a. 637 264. **Rettungsgürtel usw.** Hugo Traxdorf, Halle a. d. S., Leipziger Straße 63. 27. 1. 15. T. 17 808. 7. 1. 18.

Klasse 65a. 652 943. **Tauchretter.** Charles Christiansen, Gelsenkirchen, Dessauer Straße 14. 3. 11. 14. C. 11 789. 6. 10. 17.

Klasse 65f. 673 164. **Flügelwurzel für Propeller.** Carl Juckenack, Duisburg, Fuldastraße 7. 9. 2. 14. K. 62 049. 15. 11. 17.

Klasse 84b. 623 284. **Kippen-Planierpflug usw.** Wilhelm Büchel, Brühl-Köln. 19. 11. 14. B. 71 613. 8. 10. 17.



Bücherbesprechungen

Soeben gelangte auch im vierten Kriegsjahr der von Herrn Dr. H. Grobleben, juristischem Beirat der „Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A.-G., Dresden, unter Beihilfe von Behörden, Gesellschaften, Vereinen und Handelskammern herausgegebene und im 36. Jahrgang stehende „**Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die märkischen Wasserstraßen und die Oder auf das Jahr 1918**“ (Preis gebunden 3 M) zur Ausgabe.

Dieser Kalender, welcher sich in Schiffahrtskreisen im Laufe der Jahre viele Freunde und Bezieher erworben hat und durch seinen reichen und brauchbaren Inhalt zum unentbehrlichen Handbuch geworden ist, bringt auch diesmal wiederum zahlreiche wertvolle Beiträge, von denen nur nachstehende angeführt seien: „Fortführung der Jahreschronik“, „Fortführung der Handels- und Schiffahrtsgebräuche in dem Gebiete der Elbe und der märkischen Wasserstrassen“, festgestellt von den Handelskammern. Diese Zusammenstellung hat viel Anerkennung in Schiffahrtskreisen gefunden. Ferner möchten wir erwähnen: „Vervollkommnung der Neuaufnahme des Oderstromgebietes“, „Die ausserordentlich wichtigen und einschneidenden Bestimmungen über die wirtschaftlichen Maßnahmen in der Binnenschiffahrt nebst Ausführungsbestimmungen, sowie die Errichtung von Betriebsverbänden“, „Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs, soweit es die Binnenschiffahrt betrifft, nebst Ausführungsbestimmungen“. Diese Anordnung ist insofern sehr übersichtlich und praktisch, als unter den einzelnen Gesetzesparagraphen jedesmal gleich die zugehörigen Ausführungsbestimmungen sich befinden; ferner „Neue Entscheidungen zur Versicherungspflicht der Kapitäne sowie der Bugsierdampferführer in der Angestelltenversicherung“. Verordnungen, Bekanntmachungen, allgemein Wissenswertes usw. schliessen sich in auffallender Reichhaltigkeit an.

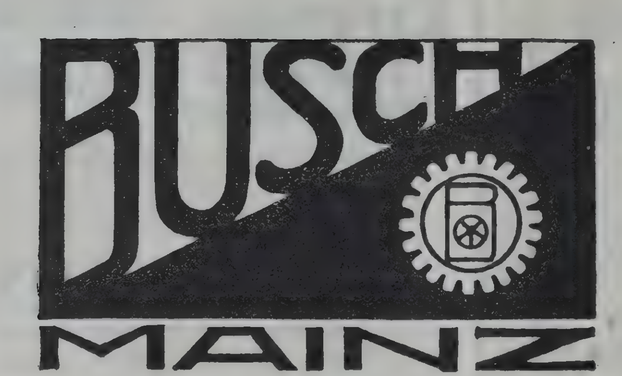
Die Anschaffung dieses praktischen Handbuches können wir daher allen beteiligten Kreisen nur wärmstens empfehlen.

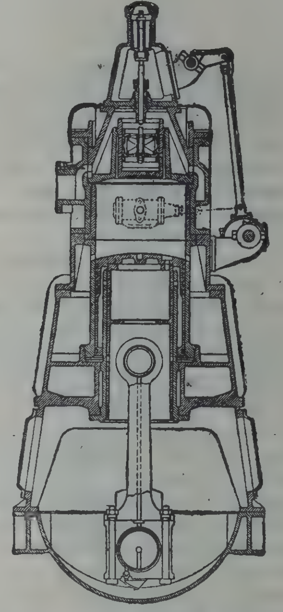
Der Kriegsausgang und die deutsche Industrie. Von Syndikus P. Meesmann, Hauptmann d. L., Verlag J. Diemer, Mainz. 0,60 M.

In klarer, kurzer Weise, ohne politische Parteinahme, behandelt der Verfasser alle wirtschaftlichen und politischen Fragen der Gegenwart in ihrer Beziehung zu den Bedürfnissen und Erfordernissen der deutschen Industrie für den Kriegsausgang und kommenden Frieden. Die Schrift ist für alle Bevölkerungskreise, besonders aber für die Angehörigen von Handel und Industrie lesenswert.

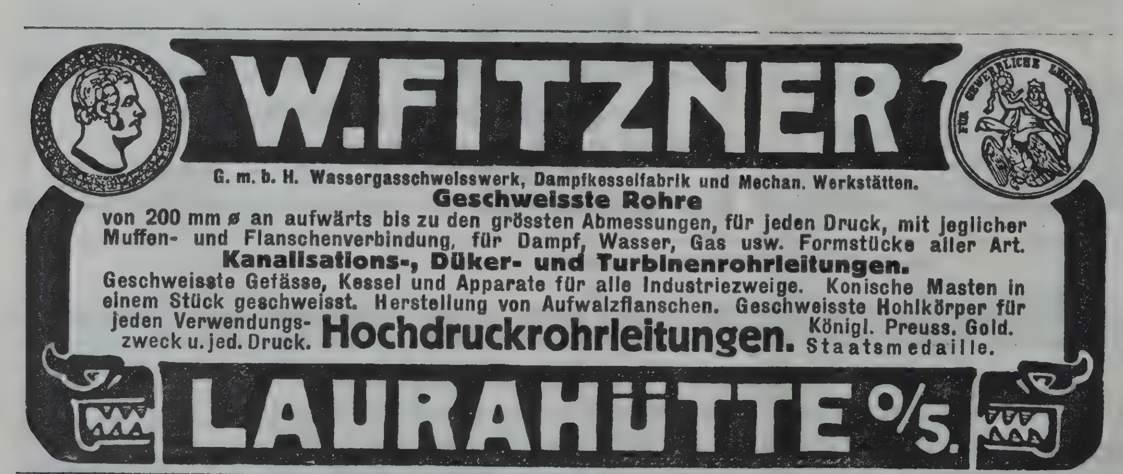
Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.







Schluss der Inseratenannahme für die nächste Nummer Ende März





Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 5/6
März

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Grundlagen für den Ausbau der deutschen Wasserstrassen.

Von Geh. Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg)

Daß die deutschen Wasserstraßen in einer ganz anderen Weise behandelt werden müssen, als dies bisher der Fall gewesen, daß man der deutschen Binnenschiffahrt in weit verstärktem Maße Aufmerksamkeit und Unterstützung wird zuwenden müssen, als dies in früheren Jahren geschah, ist wohl heute für jeden, der sich mit der Frage befaßt hat, einwandfrei entschieden. Nach dieser Richtung hin ist der Krieg ein Lehrmeister gewesen, der, wie auf so vielen anderen Gebieten, auch hier Lehren gegeben hat, denen sich niemand verschließen kann. Deshalb wurde auch in der Staatshaushaltskommission, als die Wasserstraßen zur Verhandlung standen, von sämtlichen Rednern aller Parteien die Notwendigkeit einer starken Wasserstraßenpolitik anerkannt. Sowohl der Minister der öffentlichen Arbeiten wie auch der Finanzminister haben zum Ausdruck gebracht, daß in dem Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Wasserstraße die letztere bisher zu kurz gekommen sei und deshalb einer Förderung dringend bedürfe. Aber beide Minister haben ebenso klar zum Ausdruck gebracht, daß, wenn auch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Kanalfragen seine ganze Aufmerksamkeit zuwende, doch an eine wirkliche Förderung dieser Projekte jetzt gar nicht zu denken sei, und der Finanzminister fügte hinzu, indem er Bezug nahm auf die vom Arbeitsminister in Aussicht gestellte Uebersicht über ausbauwürdige Wasserstraßen, daß es unbedingt notwendig sei zu ermitteln, wie sich die wirklichen Verhältnisse und die Rentabilität dieser Wasserstraßen stellen würden. Wir hätten in Zukunft alle Veranlassung, die Rentabilität der Wasserstraßen einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Man werde sogar im Etat Vorkehrungen treffen müssen, um ein klares Bild über die Rentabilität der vorhandenen Wasserstraßen zu geben.

Nun liest man überall von den großen Wünschen und Plänen, die auf dem Gebiete der Kanalverbindungen ausgesprochen werden; überall stehen in erster Linie die Forderungen zur Verbindung der Ströme, die Forderung nach Gesetzen, die einer Kontingentierung der großen Transporte dienlich sein sollen, überall redet man von den Abmessungen der Wasserstraßen, von der Größe der sie befahrenden Schiffe und anderen Dingen mehr. Aber nirgendwo findet man den Beweis erbracht, wieviel denn aus den jetzt bestehenden Wasserstraßen verdient wird. Jedermann weiß, daß die Eisenbahn gewaltige Werte abwirft. Es wäre also in allererster Linie dringend erforderlich, wenn man die Binnenschiffahrt heben will, einwandfrei festzustellen, welche Kosten auf den Kanälen und künstlichen Wasserstraßen liegen und ob sich dieselben nicht vermindern lassen. Es ist heute zu befürchten, daß, wenn eine derartige Rentabilitätsrechnung aufgemacht wird, das Resultat nicht immer günstig lauten dürfte. Zwar ist in den letzten Jahren von verschiedenen Stellen eindringlich darauf hingewiesen worden, daß man eine wesentlich größere Ausnutzung der bestehenden Wasserstraßen dadurch herbeiführen könne und müsse, daß man einmal größere Schleppkähne zulasse, die Schleppgeschwindigkeit steigere und auch die Schleppzüge so groß wie möglich gestalte. Aber auf eines ist hierbei nicht näher eingegangen: das ist die Frage der Steigerung der Schleppkraft. Wenn man eine Rentabilität für die deutschen Kanäle aufzustellen beabsichtigt, so muß man nicht nur die direkten Baukosten des Kanals mit allem, was drum und dran hängt, betrachten, sondern es gehören dazu die dauernden Beträge für die Unterhaltung der Wasserstraße einschließlich aller an ihr beteiligten Beamten. Es gehören dazu auch die Summen, die an Entschädigungen zu zahlen sind, wenn Versumpfungen des umliegenden Geländes erfolgen oder wenn die starken Wasserverluste, die durch die Undichtigkeit des Kanals sich ergeben, durch Aufpumpen oder sonstige Einrichtungen wieder ersetzt werden müssen. Es sind auch hineinzurechnen die Beträge, die für den Ankauf von Gütern u. dgl. aufgewendet werden mußten, um den dauernd steigenden Ansprüchen der geschädigten Anlieger ein Ende zu bereiten. Wenn man diese sämtlichen Posten klar und umfassend in die Rechnung einstellt und demgegenüber die wirtschaftlichen Einnahmen aufrechnet, die sich aus den Steuern der beteiligten Schiffahrtskreise, aus den Schiffahrtsabgaben u. dgl. zusammensetzen, dann ist nicht überall anzunehmen, daß heute das Bild günstig erscheint.

Das gilt nicht nur für die bestehenden Wasserstraßen, sondern in gleichem Maße für die neu zu bauenden, und hier liegen leider immer noch die Verhältnisse so, daß beim Bau der Kanäle und ihrer Abmessungen fast ausnahmslos der Wasserbautechniker Entscheidungen trifft, der Reeder und der Schiffbauer aber nicht genügend zu Worte gelangen, und doch baut man die Kanäle nicht als Selbstzweck, sondern als Mittel zum Zweck der Schaffung einer wirtschaftlichen Binnenschiffahrt. Die Fehler, die wohl zweifellos bei den meisten bisherigen Wasserstraßen in mehr oder weniger hohem Maße gemacht worden sind, lassen sich im wesentlichen darauf zurückführen, daß der Wasserbau einseitig bestimmt hat, daß auf diesem oder jenem Kanal nur Schiffe von den und den Abmessungen zugelassen werden, trotzdem die Fahrzeuge auf den durch den Kanal verbundenen Strömen wesentlich größere Abmessungen aufweisen. Die Folge war, daß alle Kunstbauten, Schleusen, Hebewerke usw. auf jene angenommene Schiffsgröße abgestimmt und deshalb in manchen Fällen als zu klein erkannt wurden.

Da es unmöglich ist, die Entwicklung eines großen technischen Betriebes, wie ihn die Binnenschiffahrt mit ihren sieben Millionen Tonnen darstellt, künstlich zurückzuhalten, und da der einfache Gesichtspunkt des Verdienens den kaufmännisch gebildeten Reeder stets in diejenige Bahn drängt, die ihn zu einem größeren Verdienst führt, so muß auch der Kanalbau, wenn er dieser Entwicklung Rechnung tragen will, nach Möglichkeit vorausschauend bauen, vor allem diejenigen Bauwerke, deren spätere Vergrößerung nur mit bedeutenden Kosten und längeren Betriebseinstellungen möglich ist, von vornherein so groß anlegen, daß sie auf Jahrzehnte genügen. Das ist nicht überall geschehen. Gerade ein Sparen an diesen Bauten ist ein Sparen am verkehrten Punkt und verursacht der Nation von Jahr zu Jahr steigende Verluste und deshalb sollte, wie ich schon früher an verschiedenen Stellen ausgeführt habe, für den Ausbau des Wasserstraßennetzes ein Handinhandgehen zwischen Reederei, Schiffbau und Wasserbau gesetzlich vorgeschrieben werden.

Nun sind aus den Reihen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten kürzlich Vorschläge bekannt geworden, die sich mit den Abmessungen neuer Wasserstraßen beschäftigen. Auch hier werden die Schleusen im Einklang mit vielen der schon bestehenden mit 10 m Torweite angenommen. Im Hinblick auf den doch zweifellos zu erstrebenden Durchgangsverkehr und die Abmessungen der bestehenden Flußfahrzeuge ist dieses Maß als zu klein zu bezeichnen. Es empfiehlt sich, die Breite nicht unter 12 m zu nehmen, schon weil dadurch das Ein- und Ausschleusen erleichtert, die Havarien und infolgedessen auch die Versicherungsprämien gemindert werden. Es soll im Laufe der Zeit ein Durchgangsverkehr zwischen den einzelnen deutschen Strömen und von den letzteren nach der Donau hin angestrebt werden. Da ist es geboten, Rücksicht zu nehmen auf diejenigen Schiffsabmessungen, die auf den einzelnen Strömen als zweckmäßig sich ergeben haben, und wenn auch zwischen Rhein und Elbe vielleicht etwas mehr Uebereinstimmung der Schiffsabmessungen besteht, so sind doch die heute üblichen Donauschleppkähne nicht unbeträchtlich verschieden von den Abmessungen der Rhein-, Elbe- und Oder-Fahrzeuge, ganz abgesehen von der Völligkeit der in Betracht kommenden Fahrzeuge. Es sei nur auf das eine Maß, die Länge, hingewiesen. Auf der Donau gilt es als unzweckmäßig, Schiffe, die mehr als 70 m Länge aufweisen, zu bauen. Wenn deshalb in der oben angezogenen Veröffentlichung aus dem Kreise des Arbeitsministeriums für 1000-t-Kähne ein Fahrzeug von 78 m Länge zw. P. und 9,2 m Breite über Scheuerleisten bei 2,175 m Seitenhöhe in Vorschlag gebracht wird, so findet dieses Fahrzeug nicht überall Anklang. Für die Donau hat beispielsweise ein 1000-t-Kahn im allgemeinen Abmessungen von 67,2 m Länge, 9 m Breite über Spanten, 2,5 m Seitenhöhe und 2,2 m Tiefgang. Will man 1000 t Tragfähigkeit bei nur 2 m Tiefgang erzielen, so empfiehlt es sich, die Länge von 67,2 m annähernd beizubehalten, die Breite dagegen entsprechend zu vergrößern, und so könnte für die Donau ein Fahrzeug von 70 m Länge, 9,4 m Breite, 2,5 m Seitenhöhe, das bei 2 m Tiefgang 1000 t ladet, in Frage kommen. Schon mit Rücksicht auf die Steuerfähigkeit empfiehlt es sich, die Länge nicht auf das Maß von 78 m zu steigern, dafür sollte man lieber breiter gehen. Die Breite aber ist durch die festen Bauwerke der Schleusen begrenzt und so wirkt gerade dieses Breitenmaß der Schleusen direkt einschränkend auf den Schiffbau und die Schiffahrt. Wenn deshalb oben die Mindesttorbreite von 12 m verlangt wurde, so entspricht dies einer auf längere Zeit hinaus genügenden Abmessung.

Es ist nun öffentlich die Frage behandelt worden, wie man einen Teil der heute bestehenden Wasserstraßen, besonders den Mittellandkanal und den Berlin-Stettiner-Kanal, für größere Fahrzeuge zugänglich machen könnte.

Man ist erfreulicherweise für den ersteren dieser Kanäle zu der Auffassung gelangt, daß ein Verkehr mit 1000-t-Schiffen anzustreben und auch möglich zu machen sei. Die Mittel, die hier genannt werden, bestehen in einer Anspannung des Wasserspiegels und einer eventuellen Verstärkung der Kanaldämme, zum Teil auch unter Schaffung einer vermehrten Wassertiefe durch Ausbaggerung um ein halbes Meter oder mehr. Das Profil, das in Vorschlag gebracht wird, erscheint vom schiffahrtlichen Standpunkt aus nicht zweckmäßig. Es ist das einer ganz flach gehaltenen Mulde, während zweifellos ein Querschnitt mit erheblich steiler stehenden Seitenwänden und größerer Breite der horizontalen Bodenfläche sowohl für den Betrieb wie für den Schiffswiderstand günstiger sich stellt. Soweit bekannt, ist diese Form darauf zurückzuführen, daß man bei alten Kanälen nach einer Reihe von Betriebsjahren feststellen konnte, in welcher Form das Kanalprofil sich selbst geändert hatte. Man fand dann auch, daß es in der Mitte sich vertieft hatte und nach den Seiten hin Aufladungen zeigte, eine Erscheinung, die durch das Arbeiten der Schlepperschrauben zu erklären sein dürfte. Es ist zu prüfen, ob es zweckmäßig ist, diese Muldenform beizubehalten, denn die Kimm der Kähne kommt beim Passieren zweier Schleppzüge leicht mit der flacheren Sohle an den Seiten des Kanals in Berührung, kann dort Beschädigungen unterliegen und auch die Kanalsohle unangenehm deformieren. Auch ist der Schleppwiderstand in den muldenförmigen Kanälen ungleich größer als in den Kanälen mit steileren Wandungen. Will man auf dem Mittellandkanal in der Tat mit 1000-t-Schiffen fahren, was ich für sehr richtig halte, so muß man wiederum mit Rücksicht auf die einmal vorhandenen Schleusenbreiten zu Schiffstypen gelangen, wie sie in der angezogenen Veröffentlichung aus dem Arbeitsministerium dargestellt werden, d. h. zu Schleppkähnen von 78 m Länge zw. P. und 9 m Breite.

Indessen wird auch noch ganz besonderes Augenmerk auf die Schlepper selbst zu richten sein, die dazu bestimmt sind, den größeren Schleppkahn und schwereren Schleppzug im Kanal zu befördern. Ueber diese Frage bringt der genannte Aufsatz im „Zentralblatt der Bauverwaltung", der auch in Nr. 1/2 Jahrg. 1918 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" wiedergegeben ist, keine Angaben. Hier liegt aber zweifellos einer der wichtigsten Punkte der Rentabilität von Kanälen. Wollen Abgeordnetenhaus und Reichstag eine zweckentsprechende Kanalpolitik betreiben, so muß auch über diesen Punkt vorher volle Klarheit gegeben sein, damit man erkennen kann, ob die Maßnahmen zum Schutze der Kanäle und zur Vermeidung hoher Unterhaltungskosten die richtigen sind. Um so mehr sind solche Untersuchungen erforderlich, wenn man mit den größeren Schiffen, den schwereren Schleppzügen und stärkeren Schleppern arbeitet. In dem genannten Aufsatz im „Zentralblatt der Bauverwaltung" ist im Hinblick hierauf der Vorschlag gemacht, man solle das Kanalbett so ausgestalten, daß Strömungen und Schraubenangriffe es überhaupt nicht zu beschädigen vermöchten. Dies führe dazu, die Kanalsohle, zunächst wenigstens an den besonders zu schützenden Stellen, mit grobem Kies, Schotter, Schotterabfall oder Steinen ganz auszukleiden; in den Dichtungsstrecken werde die Tonlage ohnehin durch eine 30 cm starke Sandschicht gedeckt. Werde diese Sandschicht durch die genannten gröberen Stoffe ersetzt, so sei dem Uebel endgültig abgeholfen. Kies und Schotterabfall seien oft billig zu haben; ein derartiger Schutz werde daher nur mit etwa 30 M Mehrkosten für ein Meter Kanallänge verbunden sein, oder wenn einstweilen nur die Dichtungsstrecke geschützt werden soll, mit durchschnittlich 15 000 M für ein Kilometer der genannten Kanalstrecke. Der Gedanke an sich ist zweifellos gut, es fragt sich nur, ob sich die Mehrkosten für obige Maßnahmen nach Friedensschluß nicht erheblich höher stellen werden, als 30 M.

Nach einer angestellten Umfrage bei ersten Tiefbaufirmen dürften sich die Mehrkosten für jene Auskleidung des Kanalbettes erheblich steigern.

Auf der anderen Seite aber wird in dem genannten Aufsatz im Hinblick auf die Schonung der Kanalsohle eine Reihe von anderen Vorschlägen, die heute zum Teil gesetzlich ausgeführt sind, genannt. Es heißt dort, daß man die Dampfer nur soweit eintauchen lasse, daß noch 1 bis 1,5 m Wasser unter der Schraube vorhanden seien, daß man ferner auf dem Berlin-Stettiner Kanal die Maschinenstärke auf 60 PS beschränke und auf dem Rhein-Weser-Kanal Doppelschrauben- und besonders Doppelruderdampfer „trotz der mit diesen Fahrzeugen verbundenen Mehrkosten und Unbequemlichkeiten verwende". Hierzu ist das Folgende vom wirtschaftlichen Standpunkte aus zu bemerken: Durch die Beschränkung der Tauchtiefe der Schrauben wird einmal der Wirkungsgrad derselben bedeutend herabgesetzt und zweitens die Größe der Maschinenstärke nach oben hin sehr unangenehm beschränkt. Das hat zur Folge, daß man mit derartig beschnittenen Fahrzeugen nicht wesentlich mehr leisten kann, als es jetzt der Fall ist, daß also die größeren Schleppkähne durch solche Schiffe kaum mit der bisher üblichen Geschwindigkeit sich schleppen lassen werden. Wenn ferner die Maschinenstärke eines an sich stärkeren Schleppers auf 60 PS herabgedrosselt wird, so ist das auch eine Maßnahme, der nicht beigepflichtet werden kann. Einmal wird durch solche Drosselung der Kohlenverbrauch nicht unwesentlich gesteigert, und dann werden die Schleppleistung und die Geschwindigkeit vermindert. Doppelschrauben- und Doppelruderdampfer beschädigen bei umgelegtem Ruder die Kanalsohle. Man sollte mit dem Bau derartiger Schiffe nicht fortfahren, zumal sie, wie zugestanden wird, Mehrkosten und Unbequemlichkeiten verursachen.

In neuester Zeit hat nun das preußische Arbeitsministerium in Mannheim einen Schlepper von 150 PS in Bau gegeben, bei dem das Einzelruder nur bis zur Mitte der Schraubennabe in das Wasser reicht, also nur an der Oberfläche liegt, und eine Heckkonstruktion gewählt ist, durch die das Schiff um zweieinhalb Meter länger wird, als bei gewöhnlicher Ausgestaltung des Hinterschiffes nötig ist. Daß durch solche Ruderform die Manövrierfähigkeit des Schiffes in Frage gestellt wird, ist anzunehmen, ganz abgesehen von der Erhöhung der Baukosten.

Neben diesen Mitteln zum Schutz der Kanalsohle ist nun auch die bekannte Ruderschutzplatte genannt, die durch verschiedene Behörden unter sehr schweren Bedingungen erprobt wurde. Vielleicht hat es Interesse, einige der bezüglichen Berichte zu erwähnen.

Der Regierungspräsident in Potsdam als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen berichtet unter dem 24. Dezember 1913 an den Minister der öffentlichen Arbeiten über Schrauben- und Wühlversuche auf dem Oder-Spree-Kanal:

... In bezug auf die betrachteten Fahrzeuge lehren namentlich die Versuchsreihen 2 und 3, daß Doppelschraubenschiffe (Delphin) und Tunnelheckdampfer (C. W. VI) nicht ohne weiteres als „Sonderdampfer" im Sinne der polizeilichen Vorschriften, wie sie zurzeit für den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin bestehen, und als für die Kanalsohle unschädlich angesehen werden können ....

Der Einfluß der Flammschen Platte auf die unschädliche Abweisung der durch das Ruder zur Sohle abgelenkten Druckstrahlen ist aus den Versuchen mit den Schiffen „Cladow", „Dora", „Helgoland", „Willy" und „Delphin" unverkennbar. Bei Dampfern dieser Stärke kann die Platte, wenn sie die richtigen Abmessungen aufweist, als ausreichender Sohlenschutz angesehen werden. Die noch auftretenden Austiefungen sind in ihrer Maximaltiefe und Ausdehnung so gering, daß sie vernachlässigt werden können; zumal wenn man bedenkt, daß auf den Kanalstrecken, wo der Sohlenschutz am wichtigsten ist (Auftragstrecke), in der Dichtung und der sie überlagernden groben

Schutzschicht, ein viel widerstandsfähigeres Sohlenmaterial vorhanden ist, als auf der mit Absicht gewählten Versuchsstrecke mit ganz besonders empfindlicher Sohle.

Es bleibt noch die Frage offen, ob der Anwendung der Flammschen Platte aus Interesse des praktischen Schiffahrtsbetriebes Bedenken entgegenstehen. Im Laufe der Zeit hat sich namentlich bei den Kanal- und Bassinversuchen, um auch bei weniger widerstandsfähigem Boden einwandfreie Ergebnisse zu erzielen, die Erfahrung ergeben, daß die Platte unter anderem breiter zu bemessen ist, als Flamm bei seinen ersten theoretischen Untersuchungen angenommen hatte. Die Untersuchungen zeigten, daß nicht nur die verschiedenen Dampfer, sondern auch die verschiedenen Versuchsverhältnisse (Sohlenart und Tiefe) besonders zu berücksichtigen sind .....

Obgleich die Platte ziemlich umfangreich erscheint, hat doch die Anbringung bei keinem Schiffe Schwierigkeiten verursacht, und die wenn auch nur kurzen Betriebserfahrungen mit den Dampfern „Willy", „Dora" und „Helgoland" haben nach Aussage der Schiffsbesitzer und Führer durchweg günstige Ergebnisse gezeitigt. Als besonders wertvoll erscheint den Führern dieser Dampfer die Tatsache, daß sämtliche Dampfer mit der Platte sowohl in der Schleppfahrt wie beim Wenden eine bedeutend verbesserte Steuerfähigkeit aufweisen. Dem Dampfer „Mark", der in Potsdam im Dienste der Wasserbauverwaltung steht und der trotz des Vorhandenseins zweier Schrauben schlecht wendet, soll demnächst zur Erhöhung der Steuerfähigkeit eine Flammsche Platte gegeben werden ....." gez. v. d. Schulenburg.

Der Oberpräsident von Westfalen als Chef der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung berichtet unter dem 1. April 1915 an den Minister der öffentlichen Arbeiten:

„B. Zu den Leistungsversuchen diente der Monopoldampfer „M. 104". Die Versuchsstelle wurde in einem Emsarm in der Nähe von Hüntel gewählt, wo die Ems ein Knie bildet, da hier der Dampfer leicht und für die Versuche passend verbaut werden kann. Die Versuchsstelle zeigt der anliegende Lageplan. Die Art, wie der Dampfer festgemacht war, ist ebenfalls aus der Zeichnung ersichtlich. Die darin angegebenen Seitentaue haben den Versuch in keiner Weise beeinflußt, da sie dauernd schlaff hingen, weil der Dampfer vollständig ruhig lag.

Der Dampfer „M. 104" hatte kurz vorher seine Probefahrten beendet. Er durfte daher, um ein neues Heißlaufen der Lager — wie es vor dem Schleppzuge vorgekommen war — zu vermeiden, noch nicht dauernd mit voller Kraft arbeiten. Aus diesem Grunde wurden nach dem Registrierdynamometer nur rund 1200 kg Zugkraft eingestellt. Mit der dieser Zugkraft entsprechenden Leistung hat der Dampfer dann bei allen vier Versuchen auf der Stelle festliegend ohne Anstände gearbeitet. Die einzelnen Angaben über Dampferdruck, Umdrehungen der Maschine, indizierte Leistung und den Kohlenverbrauch sind ebenfalls in der Uebersicht enthalten.

Am 20. April fand zunächst ein Versuch mit dem Sohlenschutz, dann nach Abschrauben der Platte ein Versuch am 21. April ohne Sohlenschutz statt, während am 5. Mai umgekehrt zunächst ohne Platte und darauf wieder mit Platte gearbeitet wurde. Der Doppelversuch am 5. Mai 1914 war nur deshalb angestellt, um das Ergebnis des Doppelversuchs vom 20. und 21. April auf seine Zuverlässigkeit zu prüfen.

Beide Doppelversuche stimmen in ihren Ergebnissen dahin überein, daß die Schraube bei gleicher Zugkraft des Schleppers weniger Umdrehungen in der Minute gemacht hat, wenn die Platte am Ruder saß, als wenn sie abgenommen war. Auch der Kohlenverbrauch war mit Platte geringer als ohne Platte. Jedoch läßt sich bei einem nur dreistündigen Versuche der Kohlenverbrauch nicht so als Maßstab verwenden, wie die Maschinenumdrehungen für die Minute. Der Vergleich der minutlichen Umdrehungszahlen, die aus den Ablesungen am Tourenzähler zu Anfang und zu Ende des dreistündigen Versuchs ermittelt sind, ist aber einwandfrei; und ihr Vergleich zeigt, daß die Zugkraft von rund 1200 kg im Durchschnitt mit etwa drei Umdrehungen weniger erzeugt worden ist mit Platte als ohne Platte. Nach den Ermittelungen aus den Indikatorendiagrammen war die Maschinenleistung des Schleppers mit Platte um rund 4 PS geringer als ohne Platte. Die Platte hat bei diesen Versuchen (am 20. April und am 5. Mai) auf den Wirkungsgrad des Schleppers unter sonst durch den Versuch gegebenen Verhältnissen — Arbeiten auf der Stelle — also günstig eingewirkt. Der Unterschied in den absoluten Beträgen der Maschinenumdrehungen und Leistungen zwischen den Versuchen am 20. und 21. April und denen am 5. Mai (zugunsten dieser letzteren Versuche) ist anscheinend auf den am 5. Mai herrschenden Wind in der Schiffsrichtung zurückzuführen, die die Maschinenleistung unterstützt hat.

Gegenüber diesem Ergebnis beim ruhenden Schlepper werden beim fahrenden Schlepper noch Verluste an Leistung eintreten, zum Beispiel ein Verlust durch den Widerstand, den die Vertikalprojektion der Platte erzeugt. Dieser Widerstand wird aber mit Rücksicht auf die beim Schleppen geringe Fahrgeschwindigkeit nur unbedeutend sein, so daß die für den Schraubenstrom günstige Wirkung der Platte dadurch höchstens ausgeglichen wird. Als Hauptergebnis der Leistungsversuche darf man also annehmen, daß der Wirkungsgrad der Schlepper infolge einer Sohlenschutzplatte nach Flamm wahrscheinlich keine irgendwie ins Gewicht fallende Einbuße erleidet.

Eine Erklärung für die günstige Einwirkung der Platte auf den Schraubenstrom ist wahrscheinlich darin zu suchen, daß die Platte verhindert, daß von unten Wassermengen mit in Bewegung gesetzt werden, die für die Zugwirkung der Schraube keinen Gewinn brächten. gez. Herrmann, Baurat,
gez. Clausen, Oberbaurat."

Die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens berichtet unter dem 16. August 1917 über Versuche auf dem Rhein-Rhône-Kanal zusammenfassend:

Schußfolgerungen der Schiffahrtsabteilung:

„1. Die Versuche sind auf einer von der elsaß-lothringischen Bauverwaltung ausgewählten Kanalhaltung angestellt worden, die erfahrungsgemäß zu Dammbrüchen neigt, also ungünstige Verhältnisse aufweist. Da die Versuchsfahrten und Wühlversuche keinen nennenswerten Einfluß auf das Kanalbett gezeigt und keinerlei Aenderung in der Versickerung zur Folge gehabt haben, so wird von der Schiffahrtsabteilung die Befahrung der elsaß-lothringischen Kanäle, soweit sie 2,0 bis 2,10 m Tiefe und rund 16 m Wasserspiegelbreite haben, mit den Frachtschiffen „Eugen Lorenz" und „Aurelia", die mit der Flammschen Platte versehen sind, während des Kriegszustandes für unbedenklich gehalten. Die Fahrgeschwindigkeit darf auf freier Strecke nicht über 5 km pro Stunde gesteigert werden und die Maschinennur durch Sonderversuche festgestellt werden können."

2. Auch das Schleppen von Frachtkähnen entweder mit den beiden genannten Motorschiffen oder mit dem gleichfalls mit Flammscher Platte ausgerüsteten Schleppboot „Anna" wird für zulässig erachtet, so daß diese drei Motorschiffe auch dem Verkehr nahe der Front dienen können.

3. Die Begegnung dieser Schiffe mit anderen Schiffen sowie das Ueberholen langsamer fahrender Treidelschiffe muß langsam und mit größter Vorsicht, am besten bei am Ufer stilliegendem Treidelschiff erfolgen.

4. Die Motorschiffe müssen sich bei der Fahrt möglichst in der Kanalmitte halten und ein Schleifen an der Böschung vermeiden.

5. Aus den Versuchen lassen sich keine Schlüsse darauf ziehen, ob die Verwendung größerer (280 t) Motorschiffe, die allein mit der Treidelschiffahrt vielleicht in wirtschaftlichen Wettbewerb treten könnten, gefahrlos ist. Bei diesen größeren Schiffen treten ganz andere Angriffe auf Böschungen und Sohle auf, die nur durch Sonderversuche festgestellt werden können."

Analoge Urteile und Versuchsergebnisse sind im grossen Umfange in der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau zu Charlottenburg ermittelt worden, auch hierüber liegen genügend viele Veröffentlichungen vor. Man darf nach diesen Vorgängen wohl annehmen, daß die Ruderschutzplatte ihren Zweck erfüllt und daß sie daneben auch den Schiffen eine sehr erhöhte Steuerfähigkeit verleiht, was gerade in beschränkten Gewässern, wo zahlreiche Havarien auftreten, von erheblicher Bedeutung ist.

Man sollte indes von der Platte nicht den absoluten Sohlenschutz bei stundenlang vertäut arbeitendem Schiff verlangen, sondern sich mit weniger begnügen, zumal während der Fahrt sowieso der Sohlenangriff geringer ist wie beim festliegenden Schiff; es ließe sich dann die Platte erheblich schmaler bauen und dadurch vor Beschädigungen schützen, auch würde das den Schiffern zweifellos angenehmer sein. Der Nutzen der Konstruktion ist darin zu erblicken, daß wesentlich stärkere Schlepper und Selbstfahrer überall zugelassen werden könnten, daß größere Schleppkähne und Schleppzüge möglich würden und daß die Geschwindigkeiten sich steigern ließen; und dies alles ohne Schaden für den Kanal. Dadurch aber hätte die Binnenschiffahrt sehr erheblichen Nutzen, zumal die Kosten für Anbringung der Platte minimal sind, die Kanäle könnten erheblich mehr ausgenutzt werden und die so nötige Wirtschaftlichkeit aufweisen, und schließlich würde damit auch dieses Mittel dazu beitragen, die Ausgestaltung des Kanalnetzes leichter in die Wege zu leiten.

Die Kanalfragen im Preussischen Abgeordnetenhaus

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. März d. J. kam es gelegentlich der zweiten Beratung über den Haushaltsplan der Bauverwaltung zu bemerkenswerten Auseinandersetzungen über die schwebenden Kanalfragen. Die politischen Zeitungen haben darüber nur sehr knapp und lückenhaft berichtet, so daß es für alle Kreise, welchen die Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt am Herzen liegt, von Interesse sein dürfte, Näheres über die Stellungnahme der Regierung und der einzelnen Parteien zu erfahren.

Außer einer Petition des Vereins zur Förderung des Ostkanals in Thorn betreffend Prüfung des Ostkanalprojektes und einer Petition des Verbandes für Kanalisierung der Mosel und Saar standen zwei Anträge zur Erörterung, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen:

a) dem Landtage alsbald einen Entwurf zu unterbreiten für die Herstellung einer durchgehenden leistungsfähigen Wasserstraße von der westlichen Grenze Preußens bis zu seiner Ostgrenze,

b) zwecks Schaffung eines einheitlichen leistungsfähigen Wasserstraßennetzes in Preußen recht bald einen Plan für den weiteren Ausbau vorhandener Wasserstraßen und Wasserkräfte, sowie für die Herstellung neuer Schiffahrtsstraßen vorzulegen.

Hierzu äußerte sich zunächst der freisinnige Abgeordnete Dr. Herrmann (Danzig) in einer sehr ausführlichen Rede, in welcher er darzulegen suchte, daß der Osten bezüglich der Wasserstraßen gegenüber dem Westen stiefmütterlich behandelt sei. Insbesondere habe Danzig mit Rücksicht auf seine Vergangenheit ein gewisses Recht auf den Ausbau der Weichsel und die Hebung der Weichselschiffahrt.

Auch verlange der Osten außer einer west-östlichen Wasserverbindung auch noch eine nord-südliche Verbindung, d. h. noch einen direkten Wasserweg nach Oberschlesien. Ein solcher Weg würde viel besser als durch den seit 40 Jahren geplanten Oder-Warthe-Netze-Kanal durch eine neuerdings vom Weichselschiffahrtsverein aufgenommene Linie von Oberschlesien über die Malapane, Prosna und Warthe zur Weichsel erreicht werden.

Aus der Erwiderung des Ministers Dr. v. Breitenbach möge das Folgende hervorgehoben werden:

„Herr Abgeordneter Dr. Herrmann gab seiner Sympathie für den Ausbau einer Wasserstraße Ausdruck, die, im Westen an der Grenze des Reiches beginnend, nach Osten bis zur Grenze des Reiches durchgeführt werden soll; aber er meinte, auch die Ausführung dieses Schiffahrtsweges könnte noch die Gefahr bringen, „daß wir in der Ecke stehenbleiben", und schloß hieran eine Reihe von Wünschen, die ich vom Interessenstandpunkt Danzigs wohl verstehe. In erster Linie erwartet er, daß die preußische Staatsregierung dem Ausbau der Weichsel ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden werde. Das ist bereits zugesagt. Es ist bekannt, daß zwischen der preußischen Regierung und der Zivilverwaltung in Warschau dieserhalb Erörterungen gepflogen sind und daß dortseits Bereitschaft vorhanden ist, Mittel in den künftigen Haushalt einzustellen. Aber ich muß doch, so sehr ich anerkenne, daß hier erhebliche preußische und insbesondere Danziger Interessen vorliegen, darauf hinweisen, daß mindestens ebenso große Interessen, wenn nicht größere Interessen, auf der polnischen Seite vorhanden sind.

Das wird bei allen Schritten, die auf den Ausbau der Weichsel abzielen, niemals zu vergessen sein. Ich halte es für taktisch richtig, hier eine gewisse Rücksicht und Zurückhaltung zu üben.

Herr Abgeordneter Dr. Herrmann wies darauf hin, daß eine west-östliche Kanalverbindung Westpreußen wiederum, in erster Linie Danzig nicht voll befriedigen könne, weil dann die Verbindung mit dem für Danzig doch sehr bedeutsamen oberschlesischen Industrierevier zurückgesetzt werden könnte. Er schloß daran den Wunsch, zwei andere Kanalprojekte gefördert zu sehen, eine nähere Verbindung von der Oder zur Warthe über Obornik und weiter zur Brahe oder eine neue Kanalverbindung von der Malapane über die Prosna zur Weichsel. Ich bin der Meinung, daß diese beiden Projekte alternativ zu verstehen sind, und bin — ich kann es nicht leugnen — einigermaßen erstaunt, daß trotz der erheblichen Bedenken, die gegen das östliche Projekt, das Malapaneprojekt, zutage treten, beide Projekte auf den Schild erhoben werden. Es wird Aufgabe der Denkschrift sein, durch kritische Würdigung klarzustellen, welches das begünstigste Projekt sein und werden soll."

Sehr eingehend verbreitete sich der Zentrumsabgeordnete Geheimer Baurat Gerlach über die schwebenden Kanalprojekte und Wasserstraßenwünsche.

Ueber die Fortsetzung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe seien nicht viel Worte zu verlieren, da die Notwendigkeit und Dringlichkeit desselben allgemein anerkannt werde. Für eine nördliche und eine südliche Linienführung lägen bereits ziemlich ausführliche Entwürfe vor, inzwischen sei noch ein dritter Entwurf einer „mittleren Linie" hinzugetreten und man dürfe wohl hoffen, daß nun eine von diesen drei Linien endlich vor dem kritischen Auge des Ministeriums Gnade finden und gebaut würde.

Für den Westen käme dann die überaus wichtige Mosel- und Saarkanalisierung in Frage, um die lothringischen Minettegebiete und das Erzbecken von Briey und Longwy für uns besser nutzbar zu machen, als es bisher der Fall war. Die Kanalisierung müsse daher etwas energischer betrieben werden, vor allen Dingen sei die Prüfung der längst vorhandenen Entwürfe zum Abschluß zu bringen.

Der Redner kommt dann auf die Lahnkanalisierung und auf die Bestrebungen des Werra-Kanalvereins zu sprechen und bittet, die Staatsregierung möge die von dem Verein erbetene Beihilfe zu Vorarbeiten für Talsperren und die Ausnutzung der Wasserkräfte des Werragebietes gewähren.

Des weiteren wendet sich der Abgeordnete Gerlach nach Osten und unterstützt die Wünsche des Abgeordneten Dr. Herrmann bezüglich des Weichsel- und des Ostkanals, geht auch kurz auf das Main-Donau-Kanalprojekt und auf den österreichischen Oder-Donau-Kanal ein, von welchem nur 55 km auf Preußen entfallen, nämlich die Strecke Kosel—Oderberg.

Redner kommt schließlich auch auf ein phantastisches Wasserstraßenprojekt zu sprechen, das in letzter Zeit aufgetaucht sei, auf das Zweimillionenprojekt von Riga nach dem Schwarzen Meer. Diesem nicht im Interesse des Deutschen Reiches liegenden Projekt gegenüber lenkt der Redner die Aufmerksamkeit auf die alte Wasserstraßenverbindung zwischen der Weichsel und dem Dnjepr, deren Ausbau uns durch Polen hindurch mit der Ukraine verbinden würde.

Er sagt darüber:

„Es handelt sich hier um eine bereits 1786 begonnene Verbindung, die durch den Königskanal hergestellt wird. Die Verbindung nimmt folgenden Weg: Die Weichsel aufwärts bis Modlin, dann die Narew und den Bug aufwärts bis Litauisch-Brest, dann durch den Muchawiec-Fluß, der 90 km lang ist, zu dem 79 km langen, 1839 bis 1843 von Rußland ausgebauten Königskanal, dann zur Pina an Pinsk vorüber durch den Pripet bis zum Dnjepr, der bei Cherson, also östlich von Odessa, ins Schwarze Meer sich ergießt. Eigentliche Schleusen sind nicht vorhanden; bei Niedrigwasser werden 20 Wehre, sogenannte Halbschleusen, aufgerichtet, um die für die Schiffahrt nötige Wassertiefe zu halten. Der Dnjepr ist eine hervorragende Wasserstraße, nächst der Donau die größte Wasserstraße Europas, wenn man von der Wolga absieht. Diese Verkehrsverbindung hat den großen Vorzug, daß sie nur durch Preußen, Polen und die Ukraine geht, also keine Schwierigkeiten bei den Russen zu überwinden hat, vorausgesetzt, daß die Abmachungen des Friedensvertrages vom 9. Februar d. J. Geltung behalten, die dahin gehen, die Rokitnosümpfe zur Ukraine zu schlagen. Dies muß geschehen, damit die Weißrussen diese für die nächste und spätere Zukunft überaus wichtige Wasserstraße nicht abriegeln können. Da möchte ich auf das hinweisen, was Herr Abgeordneter Rewoldt vorhin betont hat, daß es sehr wertvoll gewesen wäre — vielleicht ist es geschehen —, daß auch wasserbautechnische Sachverständige beim Friedensvertrag mitgewirkt hätten. Denn die Wasserstraßen sind ein ebenso wichtiges Transportmittel wie die Eisenbahnen, und ich zweifle nicht, daß Eisenbahner bei den Friedensverhandlungen zu Rate gezogen worden sind. Die Eisenbahn aber bildet gerade den wunden Punkt bei dem Güteraustausch zwischen der Ukraine und den

Mittelstaaten; es handelt sich dort, abgesehen von dem Mangel an Wagen, um die Eisenbahnen mit russischer Spurweite, bei welcher die Bahnwagen nicht ohne weiteres nach Deutschland überführt werden können. Zu Wasser ließen sich aber Kähne von 40 m Länge, 6 m Breite und 1,2 m Tiefgang, wie sie auf dem Königskanal verkehren, ohne Umladung vom Schwarzen Meer binnenwärts bis nach Berlin und Hamburg befördern. Ich glaube, wir haben eine ganze Menge alter Spree- und Oderkähne, die sich sehr gut dazu eignen würden, um diese Transporte auszuführen. Außerdem sind Polen und auch die Ukraine sehr holzreiche Länder; man könnte einfach, wie es ja jetzt im Felde geschieht, die schönsten Bäume fällen und einfache Kähne daraus herstellen, ähnlich wie man in Böhmen die bekannten Obstzillen zimmert, die Obstladungen nach Berlin bringen und dann für andere Transportzwecke auf den märkischen Wasserstraßen verwendet werden."

Nach Herrn Gerlach ergriff der nationalliberale Abgeordnete Geheimer Baurat Mathies das Wort, um den Standpunkt seiner Partei zu den schwebenden Kanalprojekten zu kennzeichnen. Bei allen Parteien herrsche volle Uebereinstimmung darüber, daß uns eine durchgehende west-östliche Wasserstraße bitter not tut, und auch der Herr Minister habe dies anerkannt und nur vor uferlosen Plänen gewarnt. Dementsprechend hat sich seine Partei auf den Wunsch beschränkt, daß zunächst nur eine Wasserstraße geschaffen wird, welche von der französischen Grenze ausgehend und an der kurländischen Grenze endigend, alle unsere süd-nördlich gerichteten Flußgebiete miteinander verbindet.

Der Linienzug dieser Wasserstraße sei zunächst vom Westen aus gegeben durch die Kanalisierung der Mosel und Saar.

„Die seinerzeit ermittelten Kosten für die Moselkanalisierung werden allerdings heute bei weitem nicht ausreichen, namenlich wenn die Kanalisierung für 1000-t-Schiffe erfolgt. Letzteres ist aber nach den ausgezeichneten Ausführungen des Ministerialdirektors Sympher ein Gebot der Notwendigkeit, denn einmal werden dadurch die Baukosten nur ganz unerheblich vergrößert und anderseits — was noch viel wichtiger ist — erlauben die Tiefenverhältnisse unserer Flüsse auch den Ausbau der Kanäle für 1000-t-Schiffe.

Unter Benutzung des Rhein- und des Rhein-Hannover-Kanals liegt die west-östliche Wasserstraße bis Hannover fest und bietet keine Entschließungsschwierigkeiten. Erst von Hannover bis zur Elbe herrscht Streit über die Linienführung für den Mittellandkanal. Die sogenannte Nordlinie hat den Vorzug des kürzesten Weges, sie berührt aber ein wenig industriell aufgeschlossenes Gebiet. Die weiter südlich projektierte Linie nacht einen Umweg zur Elbe von 30 km, der für Wasserstraßen aber von keiner großen Bedeutung ist, durchschneidet jedoch ein bereits sehr entwickeltes Industriegebiet und ermöglicht den Anschluß anderer wichtiger Industriegebiete, erfordert indessen mehr Kosten, die sich durch erhöhte Einnahmen ausgleichen dürften. Jedenfalls ist es dringend erforderlich, daß der Herr Minister bald Stellung zu diesen Fragen nimmt; die ihm vorliegenden Projekte genügen hierzu vollständig.

Zwischen Elbe, Oder und Weichsel sind die Wasserstraßen vorhanden, streckenweise allerdings nur für 400-t-Schiffe, aber es ist wenig Aussicht vorhanden, daß in dieser Beziehung in absehbarer Zeit eine Aenderung eintreten wird.

An der Weichsel hört indes jede binnenländische Wasserstraßenverbindung auf.

Projekte liegen hierfür nach dem Memelgebiet hin genug vor. Eine große und nicht leichte Aufgabe für die Staatsbauverwaltung wird es sein, den geeignetesten Weg für das Schlußstück der West-Oststraße ausfindig zu machen. Ich habe die Empfindung, daß dieser Weg bisher noch nicht gefunden ist. Der Osten aber hat ein Anrecht auf eine gute Wasserstraße nach dem Westen. Sein Streben, einen solchen Wasserweg auch nach dem schlesischen Gebiet bzw. nach der Donau zu erhalten, ist begreiflich, doch wird sich hierfür ein einfacherer Weg, wie ich annehme, finden lassen, als es der mittels des Malapane- und Prosna-Kanals ist.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mit einigen Worten zurückkommen auf die Verbindung nach der Donau hin, die heute mehrfach berührt worden ist. Ich möchte einmal klar hervorheben, was anscheinend den meisten gar nicht bekannt zu sein scheint, daß der Donau-Oder-Kanal und der Donau-Elbe-Kanal ganz oder nahezu ganz auf österreichischem Gebiete liegen. Der Donau-Elbe-Kanal liegt mit keinem Kilometer, der Oder-Donau-Kanal nur mit ungefähr 50 km auf deutschem Gebiet, wie Herr Kollege Gerlach schon richtig hervorgehoben hat. Die Oesterreicher haben zwar vor 17 Jahren beschlossen, den Donau-Oder-Kanal und den Donau-Elbe-Kanal zu bauen, bisher ist aber noch kein Spatenstich hierzu gemacht worden, und wann ein solcher gemacht wird, ist nicht abzusehen. Ich bin überzeugt, daß, wenn Oesterreich diese Kanäle bauen sollte — denn daß wir in Oesterreich Kanäle bauen, wird doch niemand annehmen —, es an uns nicht fehlen wird, daß wir auch das kurze Schlußstück des Donau-Oder-Kanals schnell herstellen. Dazu ist aber, wie gesagt, heute noch keine Veranlassung, und wir kommen immer noch zurecht, wenn wir sehen, daß die Oesterreicher ernst machen, ihren Donau-Elbe-Kanal und ihren Donau-Oder-Kanal zu bauen. Ich glaube daher, daß die Verbindung zur Donau auf dem Wege über den Main oder über die Werra am ersten Aussicht auf Verwirklichung hat, und ich freue mich, daß der Herr Minister diesen Projekten seine Unterstützung leiht. Ich möchte ihn dringend bitten, wie das auch der Abgeordnete Gerlach getan hat, dies auch bezüglich der Werrakanalisierung zu tun, die noch andere Vorteile mit sich bringt, wie den Bau von Talsperren im oberen Gebiet der Werra und Fulda zur Verbesserung der Wassertiefe der Weser und zur Speisung des Mittellandkanals.

Bei dieser Gelegenheit komme ich noch kurz auf den im Bau befindlichen Masurischen Kanal zu sprechen, an dem die Arbeiten vorläufig ruhen. Wir sehen hier den erheblichen Nachforderungen entgegen, und ich möchte den Herrn Minister nochmals bitten, ernstlich zu erwägen, ob es nicht zweckmäßig ist, daß statt der Schleusen für 170-t-Schiffe größere Schleusen für wenigstens 400-t-Schiffe angelegt werden. Wenn in einem Antrag des Zentrums, den die Kommission ebenfalls als 2b angenommen hat, die Staatsregierung ersucht wird, ein einheitliches Wasserstraßennetz für ganz Preußen zu schaffen, so sind meine Freunde natürlich damit einverstanden, fürchten aber, daß dieses Netz mehr in der Form einer Denkschrift geschaffen wird, während für einen West-Ost-Kanal wie wir ihn wünschen, ohne Aufschub eine Gesetzesvorlage gemacht werden könnte.

Dabei darf keineswegs der Ausbau unserer Ströme vernachlässigt werden, und vor allen Dingen der Weichsel und Memel, damit unsere östlichen Landesteile, vor allem die Häfen Danzig und Königsberg, genügend Hinterland erhalten und zu neuer Blüte gelangen können. Meine Herren, mit dem Wagemut des wahren Großkaufmanns und in weitschauendem Vertrauen auf die Zukunft Deutschlands hat die Stadt Königsberg den Ausbau ihres Hafens für viele Millionen — ich glaube, es sind mehr als 20 Millionen — beschlossen. Ich begrüße daher ebenso, wie das meine Herren Vorredner getan haben, mit Freude, daß der Staat gleichzeitig an die Vertiefung des Seekanals zwischen Königsberg und Pillau herangeht."

Der Abgeordnete Mathies schließt mit den Worten:

„Ich muß hierbei wieder an das Wort meines Freundes Hirsch erinnern, der zutreffend ausgeführt hat, daß sich das Land von all den wirtschaftlichen Wunden, die ihm der Krieg geschlagen hat, am ersten erholen wird, das über die besten Verkehrswege und die besten Transportmittel verfügt.

Ich hoffe, daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hiervon den Herrn Finanzminister überzeugen wird, und schließe mit dem Wunsche, daß die nächste Tagung uns eine Kanalvorlage bringt, die allen berechtigten Wünschen des Ostens und des Westens Rechnung trägt."

Nachdem noch der konservative Abgeordnete Freiherr v. Maltzahn bemerkt hatte, daß seine Partei sich auch früher nur von sachlichen Gesichtspunkten habe leiten lassen, betonte er, daß eine Kanalfeindlichkeit und Verkehrsfeindlichkeit überhaupt nicht vorliege, und fuhr fort:

„Ich glaube, meine Herren, wenn unter erneuten Gesichtspunkten die Frage des Baues eines Mittellandkanals, die der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in der Kommission als besonders dringlich in Aussicht gestellt hat, an uns herantritt, dann werden wir mit aller Sachlichkeit die Frage des Mittellandkanalbaues prüfen, und es ist nicht ausgeschlossen, daß wir dann zu einem anderen Resultat kommen, als zu dem wir bisher gekommen sind.

Wenn der Herr Abgeordnete Herrmann vorhin ausgeführt hat, wir wären zu spät damit gekommen, so möchte ich dem entgegnen, daß es keineswegs dazu zu spät ist. Einmal berufe ich mich da auf die Ausführungen des Herrn Ministers, daß dieser Bau im Frieden nicht so dringlich war.

Zweitens möchte ich aber auch bemerken, daß doch die Ermittelungen, die inzwischen über den Bau des Mittellandkanals angestellt worden sind, dahin geführt haben, daß nun jetzt eine andere Linie als die ursprünglich im Jahre 1899 projektierte Linie in Frage kommt, nämlich die südliche Linie über Peine, welche den Stichkanal nach Peine vermeidet, das Kaligebiet erschließt und oberhalb Magdeburg in die Elbe einmündet, also ein Zeichen dafür, daß derartige Projekte, ehe sie bewilligt werden, doch einer eingehenden Prüfung unterzogen werden müssen und unter Umständen, wenn man sich Zeit läßt, nicht schlechter werden.

Meine Herren! Wir werden also an die Prüfung neuer Kanalvorlagen, wie ich schon hervorgehoben habe, gern und mit aller Sachlichkeit herangehen. Das sehen Sie, wie auch die Herren Vorredner schon ausgeführt haben, am besten daran, daß wir in keiner Weise gegen die gestellten Anträge protestieren. Selbstverständlich sind wir nicht in der Lage — das wird auch niemand in diesem Hause von uns verlangen —, uns heute auf dieses oder jenes Kanalprojekt festzulegen.

Wir sind der Auffassung, daß das Schwert auch wirtschaftlich eine gesunde Grundlage für unser deutsches Vaterland schaffen

wird; und wenn diese wirtschaftlich gesunden Grundlagen geschaffen sind, dann werden wir diejenigen Wege gehen, die zum Wiederaufbau unseres deutschen Wirtschaftslebens führen."

Hierauf äußerte sich der Herr Minister Dr. v. Breitenbach sehr eingehend, und wir lassen seine interessanten Ausführungen, da sie den gegenwärtigen Standpunkt der Königlichen Staatsregierung kennzeichnen, im Wortlaut folgen:

„Meine Herren! Die Wasserstraßenpolitik der Zukunft beschäftigt weite Kreise innerhalb und außerhalb des Parlamentes so erheblich, daß fast vergessen wird, was Preußen für die Ausgestaltung seiner Wasserstraßen und seiner Häfen im Laufe der letzten Jahrzehnte getan hat. Dieses ist viel. Wenn Sie sich vergegenwärtigen, daß nur in den 12 Jahren meiner Ministerzeit 431 Millionen verbaut worden sind — ich nehme nicht den Ruhm allein für mich in Anspruch, er gebührt zum großen Teil meinem Amtsvorgänger — und daß in dieser Zeit 342 Millionen neu bewilligt worden sind, die der Schiffahrt, dem Ausbau der Wasserstraßen und der Häfen dienen, so wird wahrlich nicht behauptet werden können, daß die preußische Staatsregierung die Hände in den Schoß gelegt hat. Aber ich erkenne ohne weiteres an, daß die Vielzahl der Projekte, man kann fast sagen, die zahllosen Projekte, die die Gegenwart auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues bewegen, der Königlichen Staatsregierung Anlaß geben muß, den Erwägungen darüber, was dringlich und notwendig ist, eine festere Grundlage zu geben.

Unter diesen Gesichtspunkten hat die Königliche Staatsregierung die von dem Ausschuß angenommenen Anträge, welche auf eine weitere Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes abzielen, nicht bekämpft. Sie ist aber der Meinung, daß das, was dort angestrebt wird, sich in anderer Form sicherer erreichen läßt. Ich bin bereit, alsbald eine Denkschrift in meinem Ministerium ausarbeiten zu lassen, die alle bedeutsamen Wasserstraßenprojekte begreift, mag es sich um den Bau von neuen Kanälen und Kanalstücken, um den Ausbau der Flüsse und Ströme oder um die Verwertung der Wasserkräfte handeln. Die Zusammenstellung als solche würde keinen erheblichen Wert haben, wenn nicht gleichzeitig eine Würdigung der verschiedenen Projekte gegeben wird, und diese Würdigung soll erfolgen.

Wenn diese Denkschrift dem Hohen Hause vorliegen wird, dann wird es in der Lage sein, sich selbst ein zuverlässiges Urteil zu bilden.

Der Abgeordnete Mathies hat Bezug genommen auf Aeußerungen des Herrn Finanzministers in der Haushaltskommission, die darauf abzielten, vor dem Uebermaß an Plänen zu warnen und sich zu vergegenwärtigen, welche finanzielle Belastung ihre Uebersetzung in die Wirklichkeit für den Staat bedeutet. Das ist ein gutes Recht des Finanzministers, meines Erachtens seine unbedingte Pflicht. Er hat damit keinen grundsätzlich ablehnenden Standpunkt einnehmen wollen; er hat nur zum Ausdruck gebracht, daß man sich kritisch verhalten müsse, daß man sich nicht auf den Standpunkt stellen darf, dem Staate Lasten zuzumuten, lediglich weil auf der anderen Seite Verkehrsvorteile oder Vorteile für unsere Gesamtwirtschaft erwüchsen. Ich billige anderseits den Standpunkt, den mehrere der Herren Vorredner, die Abgeordneten Herrmann und Mathies, machten, daß eine Rechnung, wie wir sie bei dem Bau der Staatseisenbahnen anzustellen gewöhnt sind, auch bei Bewilligung der Gelder für Nebenbahnen, sich nicht einfach übertragen läßt auf den Bau von Wasserstraßen; sie ist auch niemals bisher in dieser Weise aufgemacht worden. Ich erinnere daran, daß Preußen allein für seine Wasserstraßen — ohne die Häfen — Zuschüsse leistet, die im letzten Friedensjahre 1913 auf über 35 Millionen Mark jährlich gestiegen waren. Die Kapitalien, die Preußen in seine Wasserstraßen gesteckt hat, haben sich nicht nur nicht verzinst, sondern es sind nicht einmal die Betriebs- und Unterhaltungskosten aufgebracht worden. In der schwer belasteten Zukunft werden wir wohl genötigt sein, bei dem Ausbau der Wasserstraßen als Verkehrswege eine etwas vorsichtigere Geschäftsgebarung anzuwenden, die uns vor Betriebszuschüssen bewahrt und auch eine gewisse Verzinsung nebst Amortisation ermöglicht. Auf der anderen Seite wird der Staat anerkennen können, daß die Vorteile, die eine Wasserstraße als Verkehrsstraße gewährt, sich in der verschiedensten Weise in wirtschaftliche Vorteile umsetzen und sich auch darstellen können in der Hebung der Steuerkraft des Landes.

Wenn ich in Aussicht stellte, daß die Königliche Staatsregierung eine Denkschrift vorlegen wird mit der Umgrenzung, wie ich sie gab, so ist damit nicht der Gedanke abgelehnt, daß für bestimmte Wasserstraßen schon jetzt besondere Vorermittelungen stattfinden und Vorarbeiten in Angriff genommen werden.

Ich durfte bereits im Ausschuß mitteilen, daß für die Wasserstraßenverbindung von Hannover zur Elbe Vorarbeiten angeordnet sind. Ich bitte, nicht die großen Schwierigkeiten zu unterschätzen, die sich diesen vorbereitenden Arbeiten entgegenstellen, nicht allein deshalb, weil die Arbeitskräfte aufs äußerste beansprucht und knapp sind, sondern weil, wie sich das in den letzten Wochen erneut gezeigt hat, Gegensätze bezüglich der Linienführung zutage treten.

Der Gedanke, daß die Königliche Staatsregierung, wie man sagt, nur durchzuhauen habe, spricht sich leicht aus. In der Wirklichkeit ist es sehr schwer. Es sind die erheblichsten Interessen, die sich gegenüberstehen, nicht nur die Interessen der von den künftigen Wasserstraßen durchzogenen Verkehrsgebiete, sondern auch die Interessen anderer Bundesstaaten. Der Bundesstaat Hamburg erwartet eine andere Linienführung wie der Bundesstaat Sachsen. In Hamburg erstrebt man eine Linienführung, die unterhalb Magdeburg an die Elbe führt, in Sachsen wünscht man eine solche, die oberhalb Magdeburg einmündet. Sie erkennen daraus, daß es auch eine Reihe schwieriger politischer Erwägungen sind, die die Sache nicht so einfach erscheinen lassen.

Ich darf hinzufügen, daß auch das Donau-Oder-Kanalprojekt, das sich in Bearbeitung befindet, soweit es sich um die preußische Teilstrecke Kosel—Oderberg handelt, gut vorgeschritten ist. Ich kann auch in Aussicht stellen, da für die Kanalisierung der Mosel aus früherer Zeit feste Unterlagen vorhanden sind, daß auf Grund der neuerlichen Anregungen, einer etwa zu kanalisierenden Mosel andere Abmessungen zu geben, diese Unterlagen einer erneuten Prüfung unterzogen werden sollen. Das wird ohne sehr erheblichen Arbeitsaufwand möglich sein.

In diesem Zusammenhang darf ich auf die Anregungen der Herren Abgeordneten Mathies und Gerlach eingehen, die den Wunsch hatten, daß Preußen auch weiterhin der Frage der Entwurfsbearbeitung für den Ausbau der Werra seine Interessen zuwende, ebenso dem lebhaft betriebenen Projekt der Verbindung der Werra mit dem Main. Schon im letzten Jahrzehnt sind für den Ausbau der Werra zwecks Anlage von Stauweihern von seiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit den beteiligten Ressorts nicht unerhebliche Gelder — im ganzen 40 000 Mark — bewilligt werden. Ich nehme auch nicht Anstand, auszusprechen, daß die Bereitschaft, die Vorarbeiten für die Verbindung Werra—Main von Staats wegen ausführen zu lassen, nicht abgelehnt wird.

Das wäre dasjenige, was im allgemeinen zu der Vielzahl der Projekte zu sagen ist."

Was der Herr Minister im Anschluß an die Ausführungen des Abgeordneten Dr. Herrmann (Danzig) über die östlichen Wasserstraßenprojekte bekanntgegeben hat, haben wir bereits eingangs im Wortlaut wiedergegeben.

Schließlich möge noch erwähnt werden, daß in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 20. v. M. der Abgeordnete Dr. Röchling für die Mosel-Saarkanalisierung, der Abgeordnete Leinert für die Fortsetzung des Mittellandkanals bis zur Elbe und der Abgeordnete Dr. Martens für die unter dem Namen „Küstenkanal" bekannte Kanalverbindung zwischen der Unterweser und der Unterelbe eingetreten sind. Für diesen Kanal läge bereits ein von der Firma Havestadt u. Contag ausgearbeiteter Entwurf vor, wonach die Linie von Vegesack über Bremervörde und Stade nach Brunshausen a. d. Elbe führen würde. Der Kanalplan verfolge hauptsächlich den Zweck, Kohle und Eisen auf dem Wasserwege von Rheinland-Westfalen nach Hamburg und Kiel zu bringen, daher dürfte auch die Marineverwaltung ein Interesse an dessen Verwirklichung haben.

Faßt man das Ergebnis der Verhandlungen zusammen, so muß dasselbe als ein durchaus erfreuliches bezeichnet werden. Es herrscht danach sowohl bei der Staatsregierung, als auch bei sämtlichen Parteien der Wunsch und der Wille, den weiteren Ausbau der preußischen Wasserstraßen und die Herstellung der Anschlüsse an die bayerischen und österreichischen Kanalpläne nach glücklich beendigtem Kriege mit allen Kräften zu fördern.

Mit besonderem Interesse darf man in allen Kreisen, die für die Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt eintreten, dem Erscheinen der vom Herrn Minister angekündigten großen Denkschrift entgegensehen. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß schon jetzt während des Krieges seitens der Regierung die Vorstudien und technischen Vorarbeiten für die einzelnen Kanäle mit den verfügbaren Kräften so gefördert werden, daß mit der Genehmigung der demnächst einzubringenden Kanalvorlagen auch sofort der Bau in Angriff genommen werden kann, denn jede weitere Verzögerung bedeutet für unser Vaterland einen unersetzlichen wirtschaftlichen Verlust. Ctg.

Die Schiffahrt auf dem ukrainischen Dnjepr und seinen Nebenflüssen.

Die Quellen des Dnjepr liegen im Wald- und Sumpfgebiet bei Klezew im Bezirk Smolensk (Weißrußland). Etwa 30 km nördlich der Mündungsstelle seines Nebenflusses Pripet tritt der Dnjepr in ukrainisches Gebiet und durchquert die Ukraine südostwärts bis zur Stadt Jekaterinoslaw. Zwischen den Städten Jekaterinoslaw und Alexandrowsk nimmt der Fluß südliche Richtung, durchbricht den Granitgürtel der Awratynischen Höhen und der Donischen Platte und hat auf jener rund 80 km langen Strecke neun Stromschnellen. Von Alexandrowsk strömt er südwestwärts und mündet bei Cherson in die gleichnamige Bucht des Schwarzen Meeres. Die mittlere Abflußmenge zur Zeit des gewöhnlichen Wasserstandes beträgt unterhalb der Mündung des Pripet etwa 440 cbm/Sek. das mittlere Gefälle 1 : 12 000. Durch Reinigung des Flußbettes, Baggerungen und sonstigen Flußverbesserungen sollte für vollbeladene Flußfahrzeuge zur Zeit des gewöhnlichen Wasserstandes eine Tauchung von rund 2,0 m geschaffen werden, die aber nur stellenweise erzielt worden ist. Die Abflußmenge des Dnjepr zur Hochwasserzeit ist etwa 40mal größer als die des mittleren Wasserstandes. Die starke Strömung verändert dann die Sandbänke, deren abgeschwemmte Teile an anderen Teilen wieder Schiffahrtshindernisse bilden. Oberhalb und unterhalb der Schnellen herrscht ein reger Güter- und Personenverkehr. Nach langjährigen Beobachtungen betrug die längste Dauer der Schiffahrt auf dem mittleren und unteren Dnjepr 290 Tage, die kürzeste 220 Tage. Vor dem Kriege verkehrten oberhalb der Stromschnellen mehr als 1000 Flußfahrzeuge und 200 Dampfer, unterhalb der Stromschnellen rund 1200 Flußfahrzeuge und 300 Dampfer. Die dem Güterverkehr dienenden hölzernen Flußfahrzeuge haben sehr verschiedene Abmessungen. Handbearbeitete Stämme und Bauhölzer werden auf roh gezimmerten, flachen Fahrzeugen von rund 64 m Länge und 15 m Breite unter Einwirkung der Schwerkraft des Stromes zu Tal getrieben und am Bestimmungsort abgebaut. Dauerhaftere Fahrzeuge von 980 und 1300 t Ladefähigkeit pflegen in der Regel Brennholz, Kohle, Steine usw. zu befördern. Zur Beförderung von Brettern, Latten, Dachschindeln usw. dienen breite Fahrzeuge mit flachem Boden ohne Verdeck und Mastbaum von 42 bis 45 m Länge, 15 bis 17 m Breite, 1,78 m Tauchung bei Volladung und 650 bis 980 t Ladefähigkeit. Wertvollere Güter werden in Dnjeprkähnen befördert. Diese Kähne haben Mast, Segel, Anker, Tauwerk und können 650 bis 820 t laden. Bei Leergang beträgt ihre Tauchung 0,35 m, bei Volladung 1,15 bis 1,50 m. Die Fortbewegung geschieht durch Schieben mit Stangen, durch Gebrauch des Segels, Leinenzug (Treideln) und Schleppdampfer. Mit Anwendung des Segels legen die Kähne stromabwärts bis 107 km, ohne Segel bis 54 km, stromaufwärts bis 64 km bzw. 32 km während einer Tagesfahrt zurück. Hinter- und Vorderteil dienen dem Schiffseigentümer und der Mannschaft als Kajüten und zur Aufbewahrung von Gerätschaften. Kleinere Kähne ähnlicher Bauart von 26 bis 43 m Länge, 5½ bis 7½ m Breite, deren Ladefähigkeit 165 bis 325 t beträgt, verkehren hauptsächlich auf dem mittleren Dnjepr und seinen Zuflüssen.

Der Dampferverkehr zwischen Kiew und Jekaterinoslaw vollzieht sich in Richtung Jekaterinoslaw über Kanew, Tscherkasy und Krementschug[1]). Im Jahre 1914 bestanden für den Personenverkehr auf jener Strecke folgende Sätze:

	Länge der Flußstrecke in km	Länge der Flußstrecke in Werst	Preise für je eine Person in Kopeken[2]) 1.	2.	3. Klasse
Kiew	—	—	—	—	—
Kanew	148,30	139	360	240	120
Tscherkasy	213,35	200	450	300	150
Krementschug	343,50	322	540	360	180
Jekaterinoslaw	516,30	484	750	500	250

Hauptzuflüsse des ukrainischen Dnjepr sind links Desna, Trubjesch, Jasiol, Samara und Konskaja; rechts Pripet, Teterew, Tjasmin und Ingulez. Für die Schiffahrt von Bedeutung sind nur der Pripet und die Desna. Die Dauer der Schiffahrt auf jenen Flüssen beträgt etwa acht Monate. Zwischen Kiew und Pinsk besteht über Mosir ein Dampferverkehr. Auf der Desna verkehren Dampfer zwischen Kiew und Tschernigow[3]). Im Jahre 1914 bestanden für den Personenverkehr folgende Sätze:

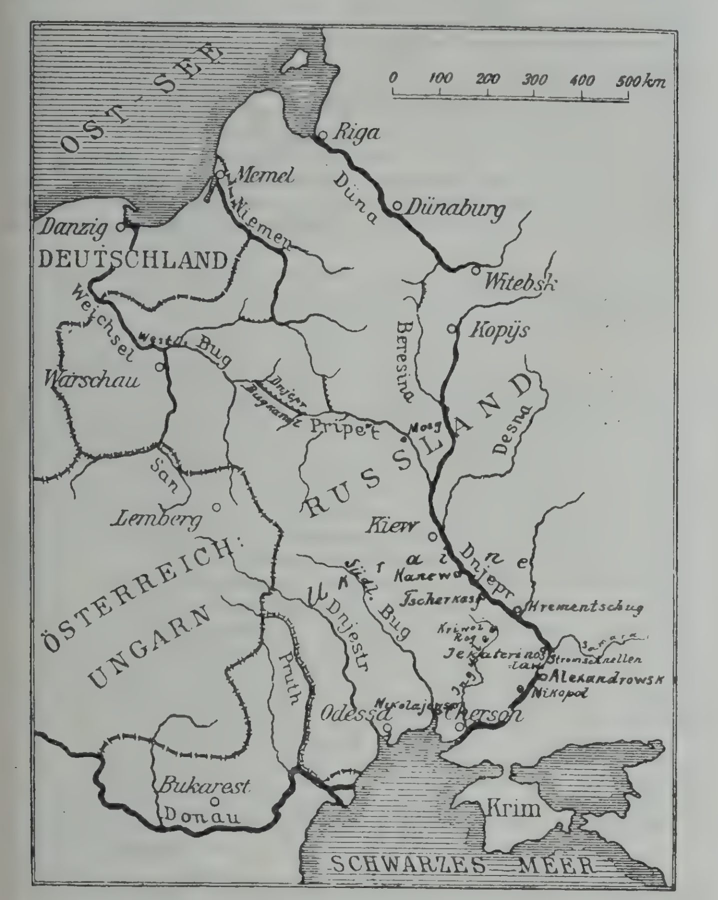


[1]) Kiew, bedeutende Handelsstadt mit Universität und Technischer Hochschule, hat rund 275 000 Einwohner, zahlreiche Industrien, Gewehrfabriken, Zuckerfabriken, Tabakfabriken, Bierbrauereien usw. Kanew hat rund 10 000 Einwohner, Zucker-, Tuchfabriken und Bierbrauereien. Ueber Kanew wird hauptsächlich Getreide und Holz ausgeführt. Tscherkask liegt im fruchtbarsten Teil der Ukraine, hat rund 30 000 Einwohner, Zuckerfabriken, Tabakfabriken, Bierbrauereien, Eisengiessereien, mechanische Werkstätten usw. Krementschug, an der Einmündung des Kagamlik in den Dnjepr, ist eine bedeutende Handelsstadt und hat rund 60 000 Einwohner, Seifensiedereien, Lederfabriken, Tuchfabriken, Bierbrauereien, Sägewerke usw. Die Bewohner treiben hauptsächlich Handel mit Holz, Tabak, Salz. Bedeutender Wollmarkt. Jekaterinoslaw ist eine grosse Fabrik- und Handelsstadt. Getreide- und Holzhandel.

[2]) 1 Rubel = 100 Kopeken: etwa 2 bis 2,15 M Kurswert.

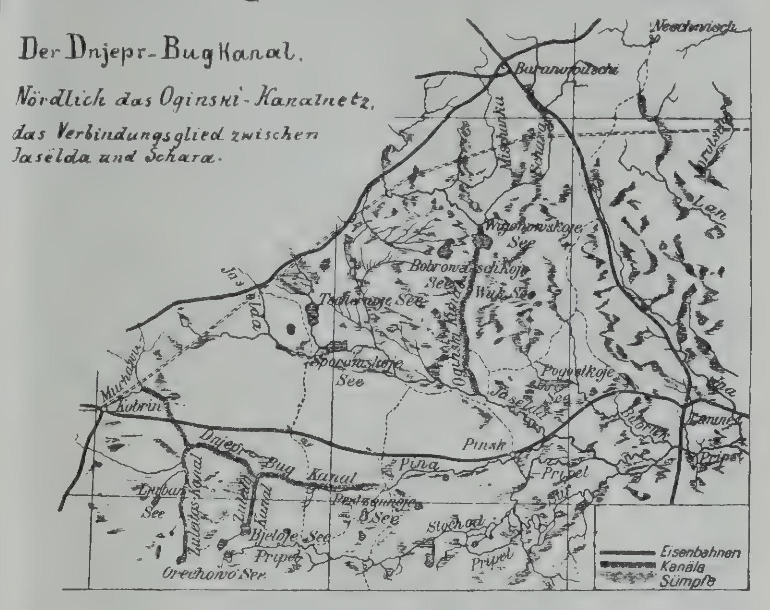
[3]) Mosir hat rund 11 000 Einwohner, Bierbrauereien und Ziegeleien. Pinsk hat rund 30 000 Einwohner, Lederfabriken, Zündholzfabriken, Sägewerke, Schiffbauanstalten. Die Bewohner treiben hauptsächlich Handel mit Leder, Getreide, Holz und Erzeugnissen des Meiereiwesens (Butter). Tschernigow an der Desna hat rund 30000 Einwohner, Lederfabriken, Seifensiedereien, Gewebe- und Tuchfabriken.

	Länge der Flußstrecke in km	Werst	Preise für je eine Person in Kopeken 1.	2.	3. Klasse
Kiew	—	—	—	—	—
Mündung des Pripet	101,30	95	240	160	80
Mosir	281,60	264	535	340	195
Pinsk	628,30	589	740	470	270
Kiew	—	—	—	—	—
Tschernigow	217,60	204	300	200	100



Das eigentliche Stromschnellengebiet beginnt 14 km südlich der Stadt Jekaterinoslaw bei Stari Kaidak und erstreckt sich von dort auf 66 km Länge fast bis zur Stadt Alexandrowsk. Im Zeitraum von 1803 bis 1805 wurde innerhalb der sogenannten unersättlichen Stromschnelle durch Räumung von Felsblöcken und Schüttung von Steindämmen eine Schiffahrtsrinne mit einer Zweikammerschleuse errichtet, deren Instandsetzung aber vernachlässigt wurde und die dadurch der Zerstörung anheimfiel. In der Folgezeit wurden im Schnellengebiet einige Schiffahrtsrinnen ohne Schleusen erbaut. Diese haben in der Höhe des gewöhnlichen Wasserstndes eine Breite von 30 bis 50 m, eine mittlere Tiefe von nur 0,80 bis 0,90 m. Durch diese Schiffahrtsrinnen können nur bei günstigem Wasserstande kleine, sehr fest gezimmerte Fahrzeuge, nur zu Tal unter Leitung bewährtester Lotsen fahren. Sie werden selbst von Flößern nur selten benutzt, die ihre Flöße zur Zeit des hohen Wasserstandes mit größerer Sicherheit über die Schnellen flößen. Unterhalb der Stromschnellen besteht ein regelmäßiger Dampferverkehr zwischen Alexandrowsk und Cherson über Nikopol, Kamenka und Berislaw. Im übrigen verkehren auch Dampfer zwischen Cherson und Nikolajew am südlichen Bug und Odessa.

Neben der Ausfuhr des Getreideüberschusses der Ukraine, von ukrainischem Rübenzucker, Rohleder und Vieh nach Deutschland kommen auch Eisen- und Manganerze in Betracht. Eisenerze mit 60 bis 65 % metallischem Eisen (Eisenglanz) werden in Kriwoi Rog am Oberlauf des Ingulez (südlichster Nebenfluß des Dnjepr), Manganerze bei Nikopol am unteren Dnjepr abgebaut[4]). Die Ukraine hat ein recht dichtes Eisenbahnnetz, dessen Schienenstränge sich in die Erzlagerstätten verzweigen. Es herrscht aber dort ein empfindlicher Mangel an Betriebsmitteln, auch sind nur die Hauptlinien zweigleisig ausgebaut. Zur Entlastung dieses Bahnnetzes sollte für die Ausfuhr ukrainischer Erzeugnisse nach Deutschland auch noch der Dnjepr-Weichsel-Wasserweg benutzt



werden. Dieser Wasserweg umfaßt vom Dnjepr bis zur Grenze der preußischen Weichsel die Abschnitte Pripet—Pina—Dnjepr-Bug-Kanal—Muchawicz—Westlicher Bug—Weichsel von insgesamt rd. 1250 km Länge. Leider ist für die Unterhaltung und Verbesserung dieses Wasserweges nur wenig geschehn. Infolgedessen kann die mit Schleusen ausgerüstete, rund 135 km lange Scheitelstrecke nur von Dnjeprkähnen bis höchstens 45 t Ladefähigkeit befahren werden. Da aber der Wasserweg zum Teil auf besetztem Gebiet liegt, werden sich die zur Verbesserung erforderlichen Arbeiten vielleicht leichter bewerkstelligen lassen. Natürlich kann nicht damit gerechnet werden, den größten Teil des Handelsverkehr auf dem Wasserwege zu bewältigen und Hunderttausende von Tonnen schnell nach Deutschland zu befördern. Die verbesserte Wasserstraße wird aber imstande sein, den deutsch-ukrainischen Eisenbahnverkehr zu entlasten und dazu beitragen, daß der zukünftige Handelsverkehr mehr und mehr auf den Wasserwegen sich vollzieht. F. Thieß.

[4]) Im Jahre 1912 wurden im Erzbecken von Kriwoi Rog rund 5 358 715 t Eisenerze abgebaut, 5 005 062 t Erze den südrussischen Hüttenwerken geliefert und rund 610 714 t Erze ins Ausland ausgeführt. Etwa 280 174 t Erze wurden auf dem Eisenbahnwege über die südwestliche Landesgrenze befördert, rund 330 000 t über die Häfen des Asowschen Meeres verschifft. Im Manganerzbecken von Nikopol wurden im Jahre 1912 rund 240 795 t Manganerze abgebaut. Etwa 72 075 t Erze gingen in das Ausland, rund 147 425 t wurden den südrussischen Hüttenwerken geliefert, der Rest entfiel auf die übrigen Hüttenwerke Rußlands. Im südöstlichen Teil der Ukraine, im sogenannten Donezbecken, besteht das größte Kohlenvorkommen des europäischen Rußlands, dessen Vorräte auf 7000 Millionen Tonnen geschätzt worden sind. In den letzten Jahren vor dem Kriege ist Donezkohle über die Häfen des Asowschen Meeres auf dem Seewege des Schwarzen und Mittelländischen Meeres nach den baltischen Häfen und St. Petersburg ausgeführt worden und dort mit der englischen Kohle in Wettbewerb getreten.

Das Offenhalten der Oberschleusen des Landwehrkanals während der Hauptschiffahrtszeit

Von Stadtbaurat Hahn (Neukölln)

Die beiden Oberschleusen des Landwehrkanals und die Neuköllner Schleusen bieten die größten Hindernisse für eine weitere Entwicklung des Verkehrs der Groß-Berliner Wasserstraßen, insbesondere der Personenschiffahrt. Die Schleusen wurden gebaut zur Vermittlung der Schiffahrt zwischen Oberspree und Landwehrkanal bei den verschiedenen Wasserständen und zur Zurückhaltung von Hochwässern von den tief gelegenen Gebieten am Landwehrkanal. Die Oberschleusen des Landwehrkanals stammen aus den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Damals schwankte der Wasserspiegel der Oberspree noch in weiten Grenzen. Durch die in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit so ausgezeichneten Erfolgen durchgeführte Regulierung der Oberspree ist die Hochwasserlinie bedeutend abgesenkt worden, Niedrig- und Mittelwasser schwanken jetzt nur noch in geringen Grenzen, die durch den Stau an der Mühlendammschleuse bestimmt werden. Solange das Abflußvermögen der Wehre der Mühlendammschleuse ausreicht, soll an derselben dauernd der gleiche Wasserstand von 32,28 m N. N. gehalten werden. Die an der Mühlendammschleuse tatsächlich festgestellten Wasserstände liegen bei Normalwasser zwischen Ordinate + 32,20 m N. N. und Ordinate + 32,35 m N. N. Höhere Wasserstände sind selten und stellen sich fast nur während des Winters ein. Einmal, als die

Regulierungsarbeiten im Ober- und Unterkanal des Mühlendammwehres noch nicht vollständig beendet waren, wurde im April 1895 am Pegel in Köpenick ein Wasserstand von + 33,04 m N. N. abgelesen. Dieser höchste Wasserstand ist nach völliger Beendigung der Regulierungsarbeiten der Oberspree nie wieder eingetreten und ist für die Zukunft um so weniger zu erwarten, als inzwischen durch die Erbauung des Teltowkanals eine weitere Senkung der Hochwasserlinie erzielt worden ist. Neben der Teltowkanalschleuse in Groß-Machnow ist ein Freigerinne eingebaut, das in Tätigkeit tritt, sobald der Wasserstand die Ordinate + 32,30 m N. N. erreicht. Außerdem ist inzwischen die Tiergartenschleuse umgebaut worden, so daß ein größerer Teil des Hochwassers der Oberspree auch durch den Landwehrkanal abgeleitet werden kann. Im Jahre 1913/14 ist zwischen Landwehrkanal und Teltowkanal der Neuköllner Schiffahrtskanal hergestellt worden, der einen weiteren Ausgleich der Wasserstände zwischen Oberspree und Landwehrkanal herbeigeführt hat. Abgeschlossen gegen den Teltowkanal ist der Neuköllner Schiffahrtskanal durch die Neuköllner Schleuse. Als Oberwasserstand wurde dabei festgesetzt: NW. + 32,10 m N. N., MW. + 32,30 m N. N., HW. + 33,04 m N. N., als Unterwasserstand NW. + 31,96 m N. N., MW. 32,10 m N. N., HW. + 32,56 m N. N.; das Gefälle der Schleuse sollte bei Niedrig- und Mittelwasser zwischen 10 bis 20 cm schwanken und bei Hochwasser bis zu 0,75 m anwachsen. Seit Eröffnung des Neuköllner Schiffahrtskanals werden alltäglich die Wasserstände sowohl im Unterwasser als auch im Oberwasser an der Neuköllner Schleuse gemessen. Der höchste bisher beobachtete Hochwasserstand wurde im Januar 1916 festgestellt. In diesem Monat stieg das Oberwasser bis auf Ordinate + 32,63 m. N. N., das Unterwasser bis auf 32,35 m N. N. Der höchste beobachtete Wasserstand blieb also gegen den landespolizeilich festgesetzten im Oberwasser um 0,41 m, im Unterwasser um 0,21 m zurück. Wasserstände unter 32,20 m N. N. im Oberwasser und unter 32,10 m N. N. im Unterwasser sind seit Eröffnung der Neuköllner Schleuse an derselben noch nie beobachtet worden. Die größten Schwankungen des Wasserspiegels im Oberwasser betrugen daher 0,43 m, im Unterwasser 0,25 m, gegenüber 0,94 m und 0,60 m der vor Erbauung der Schleuse festgesetzten Maße. Das äußerst geringe Gefälle bei den verschiedenen Wasserständen rückt die Frage näher, ob die Oberschleusen des Landwehrkanals und die Neuköllner Schleuse unbedingt erforderlich sind und dauernd bedient werden müssen.

Das höchste bisher beobachtete Hochwasser im Oberwasser stellte sich auf Ordinate + 32,63 m N. N. ein, überstieg damit den als zulässig erklärten höchsten Hochwasserstand im Unterwasser um nur 7 cm. Wenngleich diese Ueberschreitung gering ist, so erscheint, da viele Anlagen am Landwehrkanal mit der festgesetzten höchsten Hochwasserlinie rechnen, es erforderlich, die Schleuse so lange bestehen zu lassen, solange derartige Hochwässer nicht durch Zurückhalten in den im Oberlauf der Spree für später geplanten Stauweihern oder durch schnelleres Ableiten der Flutwelle unmöglich gemacht werden können. Außerdem erscheint die Aufrechterhaltung der Schleuse auch erforderlich, da es immerhin nicht ganz ausgeschlossen ist, daß gelegentlich einmal noch höhere Hochwässer auftreten können. Derartige Hochwässer sind jedoch selten, von geringer Dauer und treten erfahrungsgemäß im Bereiche der Berliner Wasserstraßen fast nur im Winter auf. Im Sommer haben die Oberwasserstände bisher an der Neuköllner Schleuse zwischen Ordinate + 32,20 m N. N. und 32,34 m N. N. und die Unterwasserstände zwischen Ordinate + 32,10 m N. N. und + 32,22 m N. N. geschwankt. Da im Neuköllner Schiffahrtskanal und im anschließenden Landwehrkanal die Schiffahrt auch bei Hochwasser ungehindert vonstatten gehen kann und der Hochwasserspiegel im Landwehrkanal höher liegt als der Sommerwasserspiegel in der Oberspree, so hätten ohne Nachteil für die Schiffahrt seit Eröffnung des Neuköllner Schiffahrtskanals in jedem Sommer die Neuköllner Schleuse und die Oberschleusen des Landwehrkanals offengehalten werden können. Erwünscht wäre jedoch ein gewisser Schutz gegen Hochwässer und ein Halten der Wasserlinie im Landwehrkanal unter Ordinate + 32,30 m N. N. Dies kann erreicht werden, wenn der Wasserspiegel der Spree beim Offenhalten der Oberschleusen des Landwehrkanals und der Neuköllner Schleuse von Ordinate + 32,35 m N. N. um 10 cm auf 32,25 m N. N. und von Ordinate + 32,30 m N. N. um 5 cm, also gleichfalls auf Ordinate + 32,25 m N. N. abgesenkt wird. Zu diesem Zweck wäre künftig in der Hauptschiffahrtszeit an den Wehren am Mühlendamm in Berlin ein gleichmäßiger Wasserstand von + 32,23 m N. N. gegenüber 32,28 m N. N. nach den jetzigen Festsetzungen zu halten. Irgendwelche Nachteile sind durch dieses geringfügige Absenken des Wasserspiegels nicht zu befürchten: Die Schiffahrt in der Oberspree und im Teltowkanal kann in gleichem Umfange weiter betrieben werden, da dieselbe bereits jetzt bei niedrigeren und höheren Wasserständen ungehindert vonstatten geht. Ebenso liegen die Verhältnisse im Neuköllner Schiffahrtskanal und im Landwehrkanal. Für die Spreeschiffahrt kann die Absenkung des Wasserspiegels, wie geringfügig sie auch ist, wegen der geringen Durchfahrtshöhe der Berliner Brücken und da dieselbe in die Hauptschiffahrtszeit fällt, nur erwünscht sein, ebenso wird die geringfügige Erhöhung des Wasserspiegels im Landwehrkanal wegen der geringen Wassertiefe desselben besonders von der Frachtschiffahrt angenehm empfunden werden. Die Oberschleusen der Oberspree von Neumühl, Wernsdorf und Woltersdorf werden in keiner Weise von der geplanten Maßnahme getroffen, da die geringfügige Absenkung nur bei höheren Mittelwasserständen stattfinden soll und sich dann bei der stärkeren Wasserführung der Spree nicht bis zu den fern gelegenen Oberschleusen der Oberspree erstreckt. Die Spülung des Landwehrkanals und der Spree läßt sich bei höheren Wasserständen mit ihrer größeren Wasserführung auch bei Offenhalten der Oberschleusen des Landwehrkanals unschwer bewirken, bei niedrigen Wasserständen können je nach Bedarf durch Schließen oder Oeffnen der Wehre an der Tiergartenschleuse oder an der Mühlendammschleuse der Landwehrkanal oder die Spree oder auch gleichzeitig beide Flußläufe gespült werden. Der Wasservorrat der Oberspree, der bei höheren Wasserständen um ein geringes vermindert wird, wird bei Niedrigwasser, wo der Wasservorrat für die Spülung der Berliner Wasserläufe besonders erwünscht ist, gegenüber dem jetzigen Vorrat durch den etwas höheren Wasserstand im Landwehrkanal und im Neuköllner Schiffahrtskanal geringfügig vermehrt.

Durch die vorgeschlagene Maßnahme würden nach den Meßergebnissen an der Neuköllner Schleuse die Oberschleusen des Landwehrkanals und die Neuköllner Schleuse in den Jahren 1914, 1915, 1916 und 1917 jedes Jahr von Anfang Mai bis Ende Dezember, d. h. während der gesamten Hauptschiffahrtszeit offengehalten werden können. Damit wäre das Haupthindernis, das einer ausgiebigen Benutzung des Landwehrkanals, des Luisenstädtischen Kanals und des Neuköllner Schiffahrtskanals für die Verteilung der Wasserfrachten auf Groß-Berlin entgegensteht, beseitigt und der Weg für die Entwicklung und Ausbreitung der Personenschiffahrt auf das Gesamtnetz der Groß-Berliner Wasserstraßen geebnet, die jetzt mehr als jeder andere Zweig der Schiffahrt durch die Oberschleusen des Landwehrkanals am Aufblühen verhindert wird. Einmal hält das mit einem sehr lästigen und störenden Zeitverlust verbundene Durchschleusen viele Reiselustige ab, die Personenschiffahrt überhaupt zu benutzen, und dann entwickeln sich die Sonn- und Feiertage immer mehr zu Ruhetagen im Betriebe der Frachtschiffahrt und daher auch zu Ruhetagen für die Schleusenarbeiter. Die Personenschiffahrt in Berlin dient in der Hauptsache dem Ausflugsverkehr, der vornehmlich an Sonn- und Feiertagen stattfindet, wenn der Landwehrkanal und der Neuköllner Schiffahrtskanal vom Frachtverkehr frei sind. Zwar sind dann Schleusungen auch noch möglich, sie erfordern aber vorherige Anmeldungen, die gerade für die Personenschiffahrt so lästig empfunden werden, als aus mancherlei Gründen der Fahrplan nicht immer innegehalten werden kann. Dauernde Weiterungen und fortwährende erhebliche Unannehmlichkeiten ergeben sich daraus. Die vorgeschlagenen einfachen Maßnahmen würden alle diese Schwierigkeiten beseitigen und fraglos zur Hebung der gesamten Schiffahrt Groß-Berlins bedeutend beitragen. Außerdem werden auch die für die Bedienung der Schleusen erforderlichen Arbeitskräfte frei, die augenblicklich im vaterländischen Interesse wohl weit besser in kriegswirtschaftlichen Betrieben als zur Aufrechterhaltung eines mindestens im Sommer völlig überflüssigen Schleusenbetriebes verwendet werden können.

Außerdem würde durch das Offenhalten der Schleusen im Sommer allen nach dem Landwehrkanal entwässernden Gemeinden Groß-Berlins noch ein weiterer Vorteil erwachsen. Der Landwehrkanal dient für erhebliche Teile der Stadt Berlin und für große Teile der zwischen Spree und Teltowkanal gelegenen Gebiete Groß-Berlins als Vorflut. Das Fassungsvermögen des kleinen durch die Tiergartenschleuse, durch die Treptower Schleuse, durch die Schleuse am Engelufer und die Neuköllner Schleuse begrenzten Wasserstraßennetzes ist im Verhältnis zu der Größe des Entwässerungsgebietes sehr gering. Bei wolkenbruchartigen Regen, die in Berlin plötzlich im Sommer auftreten, steigt bereits jetzt oftmals der Spiegel im Landwehrkanal durch die Tätigkeit der zahlreichen Notauslässe plötzlich erheblich. Bei weiterem Ausbau des angrenzenden Geländes ist eine weitere Zunahme der Zuflüsse aus den Entwässerungsanlagen bei Wolkenbrüchen zu erwarten, und es ist alsdann zu befürchten, daß dadurch der Wasserspiegel des Landwehrkanals und des Neuköllner Schiffahrtskanals plötzlich über seine Hochwasserlinie hinausgehoben und die angrenzenden niedrigen Stadtgebiete überflutet werden. Der beste Schutz zur Beseitigung dieser steten Ueberschwemmungsgefahr ist das dauernde Offenhalten der Oberschleusen des Landwehrkanals und der Neuköllner Schleuse. Bei offenen Schleusen kann die Flutwelle sich auf der Oberspree ausbreiten, ohne Schäden zu verursachen, sich auf weite Gebiete verteilen, dort aufgespeichert werden und später bei wieder eintretender Trockenheit noch zur Spülung der Berliner Wasserstraßen genutzt werden.

Alle diese Vorteile sind zu erreichen, wenn in der Zeit vom 15. April bis 31. Dezember bei Niedrig- und Mittelwasser der Oberspree an den Wehren am Mühlendamm in Berlin ein gleichmäßiger Wasserstand von nicht über + 32,23 m N. N. gehalten wird und wenn in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember die Oberschleusen des Landwehrkanals und des Neuköllner Schiffahrtskanals bei allen Wasserständen, die unter + 32,35 m N. N. gelegen sind, dauernd offengehalten werden.

Lösch- und Ladevorrichtungen

Nach Friedensschluß müssen wir bestrebt sein, alle zur Verfügung stehenden Schiffsräume für die Wiedereinfuhr der uns fehlenden Rohprodukte zu verwenden. Die wenigen vorhandenen Schiffe sollten alsdann möglichst immer unterwegs sein und ihre Liegezeit im Hafen, während der sie dem Verkehr entzogen sind, ist auf das Allernotwendigste zu beschränken. Neben der Bereitstellung der nötigen Hafenanlagen mit Lagerschuppen, Eisenbahnanlagen usw. spielt hier die moderne Lösch- und Ladevorrichtung eine große Rolle. Jede beim Löschen und Laden der Seeschiffe erreichte Beschleunigung verkürzt die Zeit, welche die Schiffe im Hafen zubringen müssen, und dieses ist angesichts der hohen Kosten für die Verzinsung und Tilgung des jetzigen großen Wertes der Schiffe von hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Aehnliche Verhältnisse wie in der Seeschiffahrt werden wir nach Friedensschluß auch in der Binnenschiffahrt finden. Die Eisenbahnen werden neben der Beförderung unserer Heere und den gewaltigen Mengen an Kriegsmaterial, durch notwendige Gütertransporte stark beansprucht werden, und bei den ohnehin schon sehr reparaturbedürftigen Betriebsmitteln kaum den gestellten Anforderungen genügen können. Deshalb werden sicher auch der Binnenschiffahrt grosse Transporte zufallen, die in kürzester Frist zu erledigen wären. Der Transportkahn gehört auch hier möglichst immer auf die Wasserstraße, und seine Liegezeit im Hafen ist ebenfalls auf die kürzeste Frist zu beschränken.

Die Bewältigung der Hebe- und Transportarbeiten beim Be- und Entladen von See- und Flußschiffen läßt sich bei den jetzigen hohen Löhnen, dem herrschenden Arbeitermangel, sowie den zunehmenden Abmessungen der Schiffe in wirtschaftlicher Weise nur mit maschinellen Hilfsmitteln ermöglichen. Durch die Anwendung mechanischer Lösch- und Ladevorrichtungen wird hier nicht allein an teuren Arbeitskräften gespart, was um so wichtiger ist, da gerade die in Hafenstädten aus zusammengewürfelten und leicht wechselnden Elementen bestehende Arbeiterschaft sehr zu Streiks neigt, sondern es wird auch eine ganz bedeutend schnellere Abfertigung der Schiffe ermöglicht, so daß das Kapital, welches das Schiff darstellt, früher wieder zu arbeiten beginnt. Die hierdurch erzielten Ersparnisse pflegen bei einigermaßen lebhaftem Betriebe den Aufwand für geeignete Lösch- und Ladevorrichtungen bei weitem aufzuwiegen. Wohl sind schon an einigen unserer großen See- und Binnenhafenplätze mustergültige Lösch- und Ladeanlagen geschaffen, aber in manchen Häfen bilden noch heute ein paar veraltete Kräne mit plumpem, verkehrsstörendem Unterbau, sowie kleinem Hakenbereich und geringer Leistungsfähigkeit die einzigste Ausrüstung. Deshalb sind auch einige Reedereien dazu übergegangen, ihre Schiffe mit eigenen Be- und Entladeeinrichtungen auszustatten.

Trotz der scheinbaren Gleichartigkeit aller Hafenbetriebe, wo es sich immer um das Ein- und Ausladen von nur ihrer Form nach sich unterscheidenden Schiffsgütern handelt, sind die hierzu benutzten Hilfsmittel bei dem heutigen Stande der Verladetechnik schon recht mannigfaltig. Man findet den feststehenden, fahrbaren und schwimmenden Drehkran in den verschiedensten Ausführungen mit Hand-, Dampf-, hydraulischem oder elektrischem Antrieb, ferner Verladebrücken mit Laufkatze, mechanische Becherwerke, pneumatische Heber, Eisenbahnkipper und viele Sonderkonstruktionen. Auch dem Laien dürfte einleuchten, daß die Frage der Zweckmäßigkeit einer gewählten Umschlagseinrichtung von ausschlaggebender Bedeutung für die gesamte Hafenanlage ist. Eine Kranart kann in einem Hafen sehr gute wirtschaftliche Ergebnisse zeigen, und doch würde sie für einen anderen Hafen mit anderen Verkehrs- und Umschlagsverhältnissen vollständig ungeeignet sein. Deshalb hat der ausführende Techniker bei der Wahl von neu anzulegenden Lösch- und Ladeeinrichtungen eine sorgfältige Abwägung und Berücksichtigung aller Verhältnisse und Umstände zu treffen.

In der Fördertechnik moderner Häfen ist zu unterscheiden zwischen Stückgut und Massengut. Stückgut, meistens verpackte Güter verschiedener Gattung von erheblichem Wert, kann naturgemäß höhere Umschlagskosten tragen als geringwertiges Massengut, das unverpackt, meist in schüttbarer Form, verfrachtet wird. Anderseits verlangt das stets in wechselnder Verpackung angelieferte Stückgut eine Einzelbehandlung, während Massengüter, wie Getreide, Kohlen, Erze, Holz usw., eine Allgemeinbehandlung nahelegen. Für den Stückgutumschlag findet man in Deutschland fast allgemein den zwischen Kai und Schuppen laufenden Halbportalkran mit aufgesetztem Drehkran. Obgleich dieser Kran, namentlich nach Einführung des elektrischen Antriebes, zu hoher Vollkommenheit ausgebildet worden ist, so ist derselbe für einen raschen Ent- und Beladebetrieb nicht in allen Fällen das geeignete Mittel. Die Drehkräne stoßen beim Schwenken leicht mit der Schiffstakelage zusammen, ferner stören sie sich gegenseitig in ihren Bewegungen, so daß sie nicht dicht aneinander gestellt werden können. Handelt es sich um größere Ausladungen oder gleichzeitige Verteilung über ausgedehnte Stapelplätze, so ist ein praktischer Betrieb mit Drehkränen kaum durchführbar. In diesen Fällen wendet man solche Verladeanlagen an, wo die Last anstatt der Kreisbewegung in eine geradlinige Bewegung abgesetzt wird und wo die Last nicht unmittelbar am Gerüst, sondern an einer sogenannten Laufkatze aufgehängt ist. Diese Anordnungen, auch Verladebrücken genannt, können an der Wasserseite, um das Verholen der Schiffe leichter zu ermöglichen, einen einziehbaren oder aufklappbaren Ausleger und an der Landseite einen Anschluß für Hänge- oder Seilbahnen zur Bedienung von abseits gelegenen Lagerplätzen erhalten. Um das Lösch- und Ladegeschäft möglicht zu beschleunigen, hat man in Hamburg versuchsweise beide Arten miteinander vereinigt. Ein gerüstartiger Unterbau trägt oben den Drehkran gewöhnlicher Bauart und darunter ist ein einziehbarer Ausleger, auf dem die Laufkatze läuft. Beim Entladen bietet eine solche Anlage zwei Angriffspunkte an einer Löschstelle. Ferner kann bei dieser Anordnung gleichzeitig in zwei Fahrzeuge abgesetzt werden.

Bei der Stückgutverladung werden die Lasten wegen der Vielgestaltigkeit und Unhandlichkeit derselben immer noch nach der alten Methode mittels umgeschlungener Seile oder Ketten an den Lasthaken gehängt. Dieses erfordert beim An- und Abschlingen einen großen Zeit- und Arbeitsaufwand und erhöht somit die Umschlagskosten übermäßig, ganz abgesehen von der Unsicherheit, da durch gelegentliches Wiederentgleiten unzulänglich befestigter Lasten eine ernste Gefahr für den Uferverkehr besteht. Deshalb müßte versucht werden, auch bei der großen Verschiedenartigkeit der Schiffsgüter, besondere Hilfsmittel von einfacher Bauart als Greif- und Anschlagwerkzeuge, die sich leicht an verschiedene Hebezeuge an- und abhängen lassen, mit Vorteil auszunutzen. Hierzu benutzt man für Fässer, Säcke, Ballen und Kisten besondere Gehänge und Zangen, sowie für Erze die Kranmagnete.

Während bei der Stückgutverladung die Last immer direkt am Haken hängt, benutzt man bei der Umladung von losem Massengut einen besonderen, am Kran aufgehängten Kübel, der von Hand aus vollzuschaufeln ist, an der Absetzstelle durch Umkippen oder Oeffnen der Bodenklappe entleert wird. Ein derartiger Entladebetrieb ist aber, namentlich wegen des Einschaufelns, ziemlich kostspielig. Deshalb wendet man mit Vorteil selbsttätig sich füllende Fördergefäße, sogenannte Selbstgreifer, die ebenfalls an Dreh- oder Laufkatzenkränen gehängt werden, an. Die drehbaren Schaufeln des Greifers werden beim Niedergehen desselben zwangläufig geöffnet, beim Anziehen des Hubseiles geschlossen, nachdem sie sich in das Material eingegraben und so selbsttätig gefüllt haben. Diese Selbstgreifer finden im Massengütertransport, wie Kohle, Koks, Sand, Erz, Getreide u. a. m., immer mehr Verwendung. Die durch Greiferbetrieb erzielten Vorteile sind so augenfällig, daß es sich zweifellos empfiehlt, überall dort Greifer anzuschaffen, wo passende Massengüter umzuschlagen und die nötigen Kräne vorhanden sind. Für die Förderung auf senkrechten oder stark geneigten Wegen finden ferner die mechanischen Becherwerke, auch Elevatoren genannt, viel Anwendung. Sie können den Stoff unten selbst aufnehmen und oben an ein Transportband oder Fülltrichter mit Fallrohren weitergeben. Diese Elevatoren hängen meist an einem Ausleger und sind wegen der Wasserstandsschwankungen entweder heb- und senkbar oder mit ausziehbarem Unterteil ausgerüstet. Mechanische Becherwerke finden namentlich Anwendung für die Förderung von Getreide, Saaten, Düngemitteln und ähnlichen losen Massengütern, aber auch bei Kohlen sind gute Resultate erzielt. Gewisse Getreidesorten, ferner Oelfrüchte, Salpeter, Zement, Hülsenfrüchte, Kaffee u. a. m. werden meistens gesackt in den Handel gebracht, und wendet man hierfür die zur Aufnahme von Säcken besonders ausgebildeten Sack-Elevatoren, in Verbindung mit Bandtransporten oder Rutschen, an. Für das Löschen von körnigen Massengütern sind wegen ihrer vielen Vorteile: als einfache Bauart, staubfreier Betrieb, Fortfall des Zuschaufelns u. a. m. in den letzten Jahren auch die Saugluft-Getreideheber sehr beliebt geworden. Hier wird durch eine Luftpumpe in den langen Saugrohren eine Luftströmung erzeugt, die das Fördergut mit sich hoch reißt und oben wiederum an Bandtransporte oder Fallrohre weitergibt. Zu den leistungsfähigsten Einrichtungen für Massengüterumschlag in größerem Maßstabe gehören die Eisenbahnwagenkipper, die für den Umschlag von Eisenbahn auf Schiff dienen. Der Grundgedanke ist hier der, den Wagen durch Kippen so in den Laderaum zu entleeren, daß eine Zwischenarbeit, wie Füllen und Leeren von Krankübeln oder Greifern, oder Benutzung von Becherwerken und Transportbändern, ganz wegfällt. Die anfangs noch unvollkommenen Kipper sind seither in baulicher und wirtschaftlicher Hinsicht ganz wesentlich verbessert worden, und ist es gelungen, durch ihre Anwendung die Umschlagskosten von Massengut, gegenüber dem älteren Krankübelbetrieb, auf ein Viertel und gegenüber dem Greiferbetrieb auf die Hälfte herabzudrücken.

Die bisher angeführten Einrichtungen dienten dem Umschlag von Ufer in Schiff und umgekehrt und waren dementsprechend an Land aufgestellt. Ihnen allen fehlt die uneingeschränkte Bewegungsfreiheit, die schwimmenden Einrichtungen innewohnt und deren Wert mit der Größenzunahme der zu bedienenden Schiffe wächst. Denn je größer das Schiff, desto schwieriger ist seine Verholung im Hafen, und mitunter wird ein Heranbringen an die Ufermauer zu den dort aufgestellten Lösch- und Ladevorrichtungen überhaupt nicht möglich sein. In erster Linie werden von diesen Schwierigkeiten unsere neuen großen Seedampfer betroffen, für deren rechtzeitige Abfertigung aber die Versorgung mit einer großen Menge Bunkerkohle die erste Bedingung ist. Für diese Zwecke haben sich die schwimmenden Bekohlungseinrichtungen, die teils als Becherwerke, teils als Krane mit Greifer und Förderband ausgeführt sind, bestens bewährt. Nicht selten findet auch ein Umschlag von Seeschiff in Leichter mitten auf dem Strom

statt, und ist für solche Zwecke ebenfalls eine schwimmende Umschlagseinrichtung erforderlich. Am bekanntesten sind hierfür die schwimmenden mechanischen oder pneumatischen Getreideheber.

Aus vorstehendem ist zu ersehen, daß das Gebiet der Verladetechnik in den letzten Jahren außerordentlich weit ausgestaltet worden ist. Selbst schwierig zu befördernde Güter werden heutzutage, häufig fast ohne jedes Eingreifen von Menschenhand, mit früher unbekannter Schnelle vom Schiff nach ihrem Löschplatz und umgekehrt überführt. Einen großen Verdienst in der Vervollkommnung aller Hebe- und Transporteinrichtungen gebührt unserer deutschen Industrie, was viele mustergültige Anlagen an der Küste sowie im Binnenlande beweisen und auch durch zahlreiche Bestellungen von dem Auslande anerkannt worden ist. Um das Löschen und Laden sowie das Bekohlen der Schiffe nach Möglichkeit zu beschleunigen, müssen wir uns entschließen, großzügig eingerichtete Anlagen zum maschinellen Umschlag der ankommenden und abgehenden Güter zu schaffen, die eventuell auch gleichzeitig mit einer schnell und wirtschaftlich arbeitenden Bekohleinrichtung verbunden werden sollten. Die technischen Schwierigkeiten, welche sich bei den Bemühungen, das Be- und Entladen von Schiffen zu beschleunigen, immer noch ergeben, werden in erster Linie durch die Bauart der Schiffe hervorgerufen, die mit ihren geschlossenen Decks und der geringen Zahl und Größe der Ladeluken die Angriffsmöglichkeit auf nur wenige Punkte beschränken. Deshalb ist man sich auch darüber klar, daß eine weitere Beschleunigung der Umladung nur von der Verwendung besonderer, für den Massengüterverkehr gebauter Schiffe zu erwarten ist.

Johannes Pahlen, Ingenieur (Hamburg).

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Februar 1918. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Februar: Ueber den Stand der Rheinschiffahrt im Monat Februar ist folgendes zu sagen: Der Schiffahrtsverkehr, der Ende Januar lebhaft eingesetzt hatte, hielt im Berichtsmonat in gleich starkem Maße an und nahm allmählich so zu, daß von einer restlosen Ausnutzung des Kahn- und Schleppdampferraumes gesprochen werden kann. Die Zufuhr von den Zechen zu den Rhein-Ruhr-Häfen war sehr bedeutend, so daß die oberrheinischen Häfen mit Kohlen- und Kokssendungen reichlich bedacht werden konnten. Der langsam, aber ständig zurückgehende Wasserstand führte bedeutende Einschränkungen in der Abladung herbei. Obwohl die längeren Tage eine ausreichende Fahrzeit ermöglichten, machte sich doch zuweilen Knappheit an Schiffsraum und Schleppkraft bemerkbar. Auch der Verkehr vom Mittel- zum Niederrhein war lebhaft. Infolge des niedrigen Wasserstandes ist die Schiffahrt von Straßburg nach Basel seit längerer Zeit eingestellt; auch der Eilgüter-Dampferdienst oberhalb Karlsruhe ruhte. Schlepplöhne und Frachten waren fest und behaupteten ihren Stand.

Die Neckarschiffahrt hatte im Februar regen Verkehr sowohl tal- als auch bergwärts. Infolge des günstigen Wasserstandes ergaben sich für die Schiffahrt keinerlei Schwierigkeiten. Die Steinsalzladungen aus Württemberg talwärts und die infolge der Schwierigkeiten des Bahnverkehrs nun den Schiffen übergebenen Kohlenladungen für die Bergfahrt führten zu völliger Ausnutzung des vorhandenen Schiffsraumes. Die Nachfrage nach Arbeit überstieg stets das Angebot.

Der Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe konnte im Monat Februar ohne weitere Störungen aufrecht erhalten werden. Allerdings trat in der zweiten Hälfte des Berichtsmonats noch einmal eine Kälteperiode auf, die frisches Treibeis mit sich brachte. Dieses verursachte jedoch keine Schwierigkeiten. Dagegen wurde der Schiffahrtsbetrieb — namentlich auf der Unter- und Mittelelbe — durch anhaltenden Nebel empfindlich gestört. In Magdeburg hielt der Nebel teilweise tagelang an, so daß öfter Stockungen von drei bis vier Tagen eintraten, da Schiffsbewegungen überhaupt unmöglich wurden. Solche Zwischenfälle waren namentlich für die Weiterbeförderung der überwintert gelegenen Fahrzeuge sehr unangenehm, da die Ladungen nur mit Verspätung ihrem Bestimmungsort zugeführt werden konnten. Im allgemeinen hat sich der Verkehr nicht so entwickelt, wie gehofft worden war. Die Ausfuhr böhmischer Braunkohlen war nach wie vor gering. Dazu kommt, daß bei dem günstigen Wasserstande die Kähne größere Ladungsmengen beanspruchen als ursprünglich angenommen wurde. Die Folge davon ist ein geringerer Bedarf an Laderaum. Auch die Talverschiffungen an den sächsischen Uebergangsplätzen ließen sehr zu wünschen übrig. Namentlich in Riesa, wo man ein flottes Talgeschäft in Kohlen und anderen Brennstoffen erhoffte, sind die Verschiffungen hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Aehnlich liegen die Verhältnisse im Talgeschäft auf der Mittelelbe. Der Bergverkehr ab Hamburg war dauernd nicht nennenswert.

Auf den märkischen Wasserstraßen war im Februar der Verkehr noch nicht übermäßig rege. Zwar kamen die meisten der mit Kohlen usw. auf der Elbe oder Oder überwintert gelegenen Fahrzeuge heran, jedoch brachte neu eintretendes Frostwetter wenigstens im Verkehr ab Oberschlesien nochmals eine kurze Störung. Man darf darauf rechnen, daß die Wasserstandsperiode des Frühjahrs in sehr umfangreichem Maße zur Heranbringung von Brennstoffen aller Art ausgenutzt werden wird. Nach Wiederaufnahme des Schiffahrtsverkehrs wird wie im vorigen Jahre in bestimmten Richtungen sich der Frachtstückgut- und Frachtwagenladungsverkehr mehr des Wasserweges bedienen. Aus der Mark muß sich der Wasserverkehr in Massengütern noch entwickeln. Unter anderem werden über verschiedene Plätze Briketts umgeschlagen.

Verein der Dampfschiffbesitzer und Führer auf den märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Am 21. März fand unter dem Vorsitz des Herrn Hertzer die Monatsversammlung statt. In derselben wurde zunächst auf die in diesen Tagen beim Reichskommissar für Fischversorgung in Berlin vorzunehmenden Meldungen der Segel, Persennige, Sonnenzelte usw. aufmerksam gemacht. Sodann wurde mitgeteilt, daß auf eine entsprechende Eingabe des Vereins der Herr Oberbefehlshaber in den Marken eine Versorgung der Passagierdampfer mit Bunkerkohlen im Interesse der Bevölkerung für erwünscht hält. Der Abgabe von Bunkerkohlen stehen daher seitens der Schiffahrtsabteilung grundsätzliche Bedenken nicht im Wege, der Verein soll nur, um eine Aufsicht über die Verwendung der Bunkerkohlen ausüben zu können, die Mitglieder veranlassen, durch den Verein anzumelden, welche Fahrten beabsichtigt werden. Sodann wurde der vom Magistrat Neukölln beim Minister der öffentlichen Arbeiten vorgebrachte Antrag erörtert, zu Zeiten normaler Wasserstände unter Hochwasser die Oberschleuse des Landwehrkanals und die Neuköllner Schleuse ständig geöffnet zu halten, um den Verkehr zu erleichtern und zu beschleunigen, die Personenschiffahrt ab Neukölln zu unterstützen und Arbeitskräfte zu sparen. Der Antrag soll vom Verein unterstützt werden. Schließlich wurden noch interessante Mitteilungen über die am Eisernen Tor der Donau zur Unterstützung des Schleppbetriebes eingerichtete Treidelbahn gemacht.

Bericht des Kaiserlich Deutschen Konsulats in Rotterdam über **die Regelung der holländischen Binnenschiffahrt.** I. Die Ausnutzung des holländischen Binnenschiffahrtsraumes ist im Oktober vorigen Jahres von der niederländischen Regierung geregelt und hat dementsprechend im November vorigen Jahres ihren Anfang genommen. Der Grundgedanke dieser Ordnung besteht darin, einmal den in Holland vorhandenen Binnenschiffahrtsraum systematisch zur Entlastung der Eisenbahnen auszunutzen, und zum anderen, den Schiffern nach einem bestimmten Turnus zu annehmbaren Frachtpreisen regelmäßig Frachten zu sichern. In diesem Sinne geschieht die Ausnutzung des holländischen Binnenschiffahrtsraums von den Schifferbörsen aus, welche unter Leitung eines Schiffahrtsinspektors als Zentralstelle stehen. Derartige Schifferbörsen bestehen in den Niederlanden an 17 Orten (soweit der hiesige Bezirk in Frage kommt, in Rotterdam und in Dordrecht). Die Arbeit der Zentralstellen wird durch Kommissionen unterstützt, aus deren Mitte der erwähnte Schiffahrtsinspektor ernannt wird. So bildet sich zum Beispiel in Rotterdam die Kommission einerseits aus den Hauptvertretern der Handelsfirmen und anderseits aus den Leitern und Mitgliedern der beiden Schiffervereinigungen „Allgemeene Schippersbond“ und „Rinschippersbond“. In den Kommissionen sind also die Interessen der großen Binnenschiffahrts-Aktiengesellschaften und sonstigen kapitalkräftigen Unternehmungen vereinigt mit denen der sogenannten Partikulierschiffer. In Rotterdam ist Schiffahrtsinspektor der Sekretär des „Rynschippersbond“, Timmermans, der die sogenannte Beurtliste führt (Reihenliste), das heißt die Liste, in deren Reihenfolge die in Rotterdam eintreffenden Schiffe wieder befrachtet werden. Die Schiffer sind verpflichtet, sich nach Entladung ihres Kahnes schleunigst in die Beurtliste einschreiben zu lassen. Die Kontrolle ist in der Weise gedacht, daß die Beurtliste in der Schifferbörse ausgelegt wird und von jedermann eingesehen werden kann. Die Schiffer sollen also untereinander in dieser Beziehung die Kontrolle ausüben. Daneben sind noch einige Mitglieder der genannten beiden Partikulier-Schiffervereinigungen als besondere Kontrolleure angestellt. Ueber die Einschreibung in die Beurtliste wird dem Schiffer ein besonderer Ausweis gegeben. Die Befrachtung der Schiffe selbst geschieht dann nach Anweisungen des Schiffahrtsinspektors. Er kann von der Reihenfolge der Befrachtung nach der Beurtliste nur abgehen, wenn das Schiff sich für die Verladung der in Betracht kommenden Waren nicht eignet, oder aber, wenn das Schiff für die Kanalverhältnisse nicht in Frage kommt. Schiffern, die sich mit dieser Maßgabe den Anordnungen des Schiffahrtsinspektors nicht fügen, kann das Recht entzogen werden, sich in die Beurtliste einzuschreiben, das heißt sie müssen verdienstlos liegen. Gegen den Beschluß des Schiffahrtsinspektors besteht Berufung beim Ministerium für Landwirtschaft, Industrie und Handel. Für die Frachten ist je nach Ladefähigkeit und Entfernung ein bestimmter eingehender Tarif festgesetzt. Zu-

ständig dafür ist die obenstehend erwähnte Kommission in Gemeinschaft mit dem sogenannten „Crisisbureau" im Haag. Die Höhe der festgesetzten Frachten ist als für die Schiffer sehr günsig zu bezeichnen. Hieraus folgt, daß die Schiffer ein Interesse am Fahren haben und damit sich auch gegenseitig scharf kontrollieren. Der weitaus größte Teil der auszuführenden Transporte geschieht direkt oder indirekt für Rechnung der holländischen Regierung. Auch im Binnenschiffahrtsgewerbe zeigt sich, daß der freie Handel und damit der freie Warentransport in Holland arg daniederliegt. Von der Verpflichtung, sich in die Beurtliste einzuzeichnen, sind nur ausgenommen: 1. Sogenannte feste Beurtschiffer, das heißt solche Schiffer, die einen regelmäßigen Pendelverkehr (gewissermaßen eine Linienfahrt) dauernd zwischen einem oder mehreren Orten in Holland unterhalten; 2. sogenannte eigene Arbeit, das heißt Transporte, die zwischen örtlich getrennten Betrieben desselben Unternehmens von eigenen oder fest gemieteten Schiffen dieses Unternehmens ausgeführt werden (zum Beispiel Holztransporte zwischen Sägemühlen und Holzlagerplätzen und ähnliches). — II. Ende Januar dieses Jahres hat das Crisisbureau auf Veranlassung der Schiffer beschlossen, auch den Schleppverkehr in den Niederlanden zentralistisch-monopolartig zu regulieren. Die Prinzipien sind in der Hauptsache die folgenden: 1. Das Crisisbureau stellt im Namen des Ministers für Landwirtschaft, Handel und Industrie die Schlepplöhne für die Binnenschiffahrt in den Niederlanden fest. 2. Die Schleppschiffer müssen sich beim Crisisbureau einschreiben und eine Bürgschaft von 2,50 Fl. für das Quadratmeter erwärmter Heizfläche hinterlegen. Diese Summe verfällt zugunsten des Ministers, wenn die Schleppschiffer der Regelung zuwiderhandeln und vor allem, wenn sie unter irgendeinem Vorwand höhere Schlepplöhne als die behördlich festgesetzten verlangen. Schleppschiffer, welche sich nicht einschreiben lassen, erhalten keine Kohlen. Der Schlepplohntarif ist, wie ich höre, bereits ausgearbeitet, ist jedoch noch nicht veröffentlicht, weil einige Interessentengruppen noch gegen die Höhe der Festsetzung Einspruch erheben. Durch die vorstehend unter I und II aufgeführten Betimmungen ist also nunmehr neben dem Frachtraum, wie er durch die Binnenschiffahrtsgefäße dargestellt wird, auch die Schleppkraft regierungsseitiger Verfügung unterworfen, und die freie Frachtenbildung hat zurzeit in den Niederlanden ebenso aufgehört wie die Freiheit in der Beladung und der Fahrt.

Die Donauschiffahrt und der ukrainische Warenverkehr. Eine der aktuellsten Fragen, welche die große Oeffentlichkeit gegenwärtig beschäftigen, ist wohl jene des Imports von Brotfrüchten und Rohstoffen aus der Ukraine. Von allen Seiten wird gefragt, wann denn die ersten Getreidetransporte auf der Donau heranrücken werden. Es ist natürlich gar nicht möglich, diese Frage konkret zu beantworten, solange es noch unbestimmt ist, wann und über welche Route der Verkehr von den in Betracht kommenden ukrainischen Stapelplätzen und insbesondere von den Häfen des Schwarzen Meeres eröffnet werden wird. Das hängt aber von der weiteren Gestaltung der noch nicht geklärten Verhältnisse, insbesondere auch in bezug auf Rumänien ab, auf welche die auf Bitte der Ukrainer eben in Angriff genommene militärische Hilfeleistung gewiß beschleunigend und hoffentlich auch recht günstig einwirken wird. Es wird sich bald zeigen müssen, ob der Umschlag von den Seeschiffen direkt auf die Donauschleppe in Sulina, Braila, Galatz stattfinden kann oder ob die Transporte — per mare bis Varna und Konstanza und von dort mittels Eisenbahn — erst in Rustschuk und Czernawoda der Donau übergeben werden müssen. Die Betriebsmittel und die Organisation der österreichischen, ungarischen und deutschen Schiffahrtsunternehmungen stehen bekanntlich seit Kriegsbeginn zur Verfügung der zuständigen militärischen Behörden, unter deren Aegide mit aller Energie umfangreiche Vorkehrungen getroffen werden, um den größtmöglichsten Verkehrsansprüchen gerecht zu werden. Daß hierbei mannigfache Schwierigkeiten überwunden werden müssen, liegt auf der Hand. Ebenso wie bei den Eisenbahnen sind auch bei der Schiffahrt die Betriebsmittel während des Krieges arg in Mitleidenschaft gezogen worden. Eine Anzahl von Dampfern und Schleppern wurde zerstört, und der in den Vorjahren selbst während der Winterperioden ohne Unterbrechung forcierte Betrieb hat natürlich den Umfang der Reparaturen, welche sonst während der Winterpause alljährlich in den Werften und Winterhäfen besorgt werden, gewaltig gesteigert. Nun hatten wir aber auch im heurigen Jahre dem sonst durchschnittlich zumindest zweimonatigen Winterstand gegenüber nur eine ungefähr vierwöchige Schiffahrtspause, welche eben nicht ausreichen konnte, um alle Reparaturen zu vollenden. Wenn außerdem die allgemein bekannten und beklagten Schwierigkeiten — von dem Aufwande an Kosten gar nicht zu sprechen — berücksichtigt werden, mit welchen die Beschaffung von Kraft und Stoff, von Personal und Materialien in allen Betrieben verbunden ist, so werden die hoffentlich recht bald in Erscheinung tretenden Leistungen der Donauschiffahrt gewiß eine gerechte Würdigung finden. Die Donauschiffahrt wird jedenfalls zeitgerecht für eine Jahresleistung von 30 000 000 Meterzentner gerüstet sein. — Eine zweite Frage betrifft die Industrieprodukte, welche aus Oesterreich im Austausche gegen Getreide nach der Ukraine ausgeführt werden sollen. Dazu gehören landwirtschaftliche Maschinen, an denen die Ukraine einen sehr starken Bedarf hat. Die Vertreter des Landes haben auch in Wien darauf hingewiesen, daß sie großen Wert darauf legen, daß namentlich Pflüge, Eggen, Säemaschinen und Kultivatoren bald geliefert werden. Aus diesem Anlasse haben auch Besprechungen der zuständigen Ressorts mit Vertretern der Industrie stattgefunden, bei denen erörtert wurde, in welcher Weise es möglich sei, diesen Wünschen zu entsprechen. Durch die lange Dauer des Krieges sind die Vorräte an landwirtschaftlichen Maschinen im Inlande stark zusammengeschrumpft, und abgesehen von Dreschmaschinen und einzelnen anderen Typen sind nennenswerte Lagerbestände nur in beschränktem Ausmaße vorhanden. Unter diesen Umständen wird Wert darauf gelegt, daß die Fabriken möglichst bald das zur Herstellung neuer Artikel nötige Rohmaterial in zureichender Menge und auch genügende Arbeitskräfte zugewiesen erhalten. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Einzelne Vertreter landwirtschaftlicher Maschinenfabriken werden sich auch in der allernächsten Zeit nach der Ukraine begeben, um dort an Ort und Stelle den Bedarf genauer kennenzulernen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-A.-G., Regensburg. Geheimrat Dr. Ludwig von Donle ist als weiteres Vorstandsmitglied und Vorsitzender des Vorstands gewählt.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. An Gustav Tappe in Berlin-Wilmersdorf ist Prokura erteilt.

Berolina, Versicherungs-Verein a. G. (Cascoversicherung), Charlottenburg. Für 1917 waren 62 325 M Schäden zu bezahlen bzw. in Rücklage zu nehmen. Die Einnahmen und Ausgaben betrugen je 79 898 M.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ostseebäderdienst G. m. b. H., Lübeck, Das Konkursverfahren ist nach erfolgter Schlußverteilung aufgehoben.

Dampfschiffsreederei Norden R. Eiben, Norden. Die Firma ist am 6. Dezember 1917 gelöscht worden.

Deutsch-Holländischer Schleppverein „Samenwerking", G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Für Benno Dotterweich ist Karl Oppenheimer in Rotterdam als Geschäftsführer bestellt, an Theodor Wübbels und Walter Krugk ist Gesamtprokura erteilt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- u. Hütten-A.-G., Bochum. Die Prokuren des Wilhelm Huppert und des Dr. Reinhold Schmidt sind erloschen.

Robert Dittmann, Stettin. An Paul Dehn ist Prokura erteilt.

Donau-Mainschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Nürnberg. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Liquidatoren sind die bisherigen Geschäftsführer.

Elmshorner Dampfschleppschiffahrt A.-G., Elmshorn. Der Bruttogewinn für 1917 betrug 31 662 M, die Dividende 8 % von 160 000 M.

P. Haase, Schiffswerft, Inh. Max Wedemann, Ingenieur, Auras. Die Firma lautet jetzt: Schiffswerft Auras Max Wedemann, Ingenieur.

Hansa Tiefbau- und Reederei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg. Gegründet am 15. Februar mit 300 000 M Stammkapital, Geschäftsführer F. K. B. von Olszewski.

Herrmann & Co., G. m. b. H., Stettin. Das Stammkapital ist um 29 000 M auf 91 000 M erhöht.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt, Main. Assessor Dr. Ch. A. Rosenthal ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt.

Howaldtswerke, Kiel. Für 30. Sepember 1917 ergab sich nach 958 899 M Abschreibungen ein Reingewinn von 1 103 947 M. Auf 7 000 000 M Kapital wurden 8 % Dividende verteilt.

Kanal- und Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Linden. Gegründet am 30. Januar mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Walter Mehring.

C. G. Kroegis, Meißen. Carl Gottlob Kroegis jun. und Carl Gerhardt Kroegis sind ausgeschieden. Gesellschafter sind E. P. Bley und A. R. Stange. Verbindlichkeiten und Forderungen sind nicht übernommen. Die Firma lautet jetzt Bley & Stange (vormals C. G. Kroegis).

Fried. Krupp A.-G., Grusonwerk, Magdeburg. An Dr. Walter Hillmann und Friedrich Tillmann ist Gesamtprokura für Magdeburg erteilt.

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. Karl Rein ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Georg Beermann ist als solches bestellt.

Lüders & Stange, Lübeck. Die Prokura des J. P. Madsen ist erloschen, an H. A. Möller und H. Reetz ist Gesamtprokura erteilt.

Maschinenfabrik und Baggerbauanstalt Georg Keßler, Duisburg. Inhaber Maschinenfabrikant Georg Keßler.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden. Wilhelm Stute ist zum zweiten Vorstandsmitgliede ernannt.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster i. W. An Bernard Niemann und August Jures in Münster sowie an Hans Froesick in Hannover ist Gesamtprokura erteilt.

Neue Dampfer-Compagnie, Stettin. Das Grundkapital ist um 1 333 000 M, ausgegeben zu 140 %, auf 4 500 000 M erhöht.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Der Gesellschaft ist auch für 1917 die Abstandnahme von der Bilanzaufstellung und Einberufung der Generalversammlung genehmigt.

Norddeutsche Werft G. m. b. H., Geestemünde. Gegründet am 17. Januar mit 300 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Hermann Ringe und Ludwig Jung, Prokurist J. E. H. Homann.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. Die Prokura des E. B. Eger ist durch Tod erloschen.

Oderschleppverein e. G. m. b. H., Fürstenberg, Oder. Für das Geschäftsjahr 1917 ergab sich ein Gewinn von 761 M. Die Zahl der Genossen beträgt 24 mit 24 000 M Haftsumme.

Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Koerber m. b. H., Oppeln. An Konrad Langosch ist Prokura erteilt.

Ostsee-Werft Schiffbau und Maschinenfabrik A.-G., Frauendorf bei Stettin. Die Vertretungsbefugnis des Ingenieurs Heinrich Bockelmann ist beendet.

Papenburger Schleppdampfrhederei, Papenburg, Ems. Der Reingewinn des Geschäftsjahres 1917 betrug 25 656 M.

Passagier- und Schleppschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Kappeln, Schlei. Die Gesellschaft ist durch Beschluß vom 10. Januar 1917 aufgelöst. Johannes Prätorius ist Liquidator.

Posener Dampfer-Gesellschaft m. b. H., Posen. Die Gesellschaft ist durch Beschluß vom 31. Dezember 1917 aufgelöst, Liquidatoren sind Kommerzienrat N. Hamburger und Oberstadtsekretär Wenzel.

Pritzerber Kahnversicherungs-Gesellschaft a. G., Pritzerbe. Die Einnahmen und Ausgaben für 1917 gleichen sich mit je 134 863 M aus. Es wurden 68 786 M Schäden bezahlt.

Rhenus-Transport-Gesellschaft m. b. H., Mainz. An Adolf Wachter ist Gesamtprokura erteilt.

Rickmers Rhederei und Schiffbau A.-G., Bremen. Die Firma lautet jetzt Rickmers Rhederei A.-G., die Prokura des F. J. Th. Köhler und des J. E. H. Homann sind erloschen, die Zweigniederlassungen Bremerhaven und Geestemünde sind erloschen, das Grundkapital ist um 4 899 000 M auf 8 101 000 M herabgesetzt.

Schiffsversicherungs-Verein a. G., Alsleben, Saale. Ausgaben und Einnahmen des Jahres 1917 betrugen je 280 494 M. Für Schadenregulierung waren 216 522 M zu verwenden bzw. zurückzulegen.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) A.-G., Hamburg. Das Grundkapital ist um 2 700 000 M, ausgegeben zu 105 %, auf 3 000 000 M erhöht, Gesamtprokura ist an F. H. E. A. Lantow erteilt.

Schleppverein e. G. m. b. H., Breslau. Josef Nagel ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Richard Hönow ist als solches bestellt.

Speditions- und Elbschiffahrts-Kontor A.-G. zu Schönebeck, vorm. C. Fritsche. Oskar Wanckel schied durch Tod aus dem Vorstande, Fritz Rehm, bisher Handlungsbevollmächtigter, hat jetzt Gesamtprokura.

Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. B. Braeunlich G. m. b. H., Stettin. Theodor Lieckfeldt ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau, Stettin. Das Grundkapital ist um 1 400 000 M, ausgegeben zu 140 %, auf 4 000 000 M erhöht.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim, Ruhr. Das Stammkapital ist um 4 950 000 M auf 5 000 000 M erhöht. Hugo Stinnes jun. erhielt Einzelprokura. Frau Clara Stinnes geb. Wagenknecht ist nicht mehr Geschäftsführerin.

Robert Tismer, Niederschöneweide. Die Firma ist erloschen.

Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik G. m. b. H. in Liqu., Tönning. Die Bestellung des Geschäftsführers Dr.-Ing. Clarence B. Schultz ist widerrufen.

Trockendocks für Schiffbau Schrödter & Engelke, Inhaber Hermann Wulff, Malzer Schleuse. Die Firma lautet jetzt Trockendocks für Schiffbau Schrödter & Engelke, Inhaber ist Witwe Pauline Schrödter geb. Englert in Berlin-Grunewald, Passiva sind nicht übernommen.

Uerdinger Baggerei-Gesellschaft m. b. H., Uerdingen. Johann Thünte ist nicht mehr Geschäftsführer.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Wir erfüllen hiermit die traurige Pflicht, unseren Mitgliedern Kenntnis zu geben von dem am 4. April erfolgten Ableben unseres ersten stellvertretenden Vorsitzenden, des Königlichen Kommerzienrats

Gustav Tonne.

Mit ihm ist ein ganzer, aufrechter Mann dahingegangen und ein Mann der Tat. Er hat persönlich und in einer Reihe von Organisationen zum Segen seiner engsten Heimat Magdeburg gewirkt, er war eine führende Persönlichkeit in der Elbeschiffahrt und fast ein Menschenalter Vorsitzender der Elbeschiffahrts-Berufs-Genossenschaft und er hat schliesslich weit über die Grenzen seines Tätigkeitsbezirkes hinaus an allen Fragen der deutschen Binnenschiffahrt gearbeitet, alle Bestrebungen, die auf Verbesserungen hinzielten, mit Einsetzung seiner ganzen Person unterstützt.

Sein Leben war ein köstliches, denn es ist Mühe und Arbeit gewesen.

Die allgemeine Verehrung, die er genoss, war ihm der Dank für seine Lebensarbeit.

Seit Jahrzehnten hat er unserem Verein angehört, seit Anfang des Jahrhunderts dem Vorstand. 1902 wurde er dritter, 1903 zweiter bezw. 1909 erster stellvertretender Vorsitzender. Damit ist gekennzeichnet, was der Zentral-Verein an ihm verliert.

Die ordentliche Hauptversammlung unseres Vereins am 25. März d. J. hat ihn zum Ehrenmitglied ernannt.

Am Montag, den 8. April, haben wir ihn auf seinem letzten Wege begleitet. Mit militärischen Ehren wurde der Major Tonne zur letzten Ruhe gebettet; drei Salven gingen über sein Grab und Fahnen senkten sich darauf hinab.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Flamm, Geh. Regierungsrat, Professor, Vorsitzender.

Wolff, Generalsekretär, stellv. Geschäftsführer.

Aus verwandten Vereinen

Hamburger Verein für Flußschiffahrt. Am 4. März 1918 wurde unter dem Vorsitz von Direktor Heesch die Jahreshauptversammlung des Vereins abgehalten. Es erfolgte die Erstattung des Jahresberichts für 1917, welcher neben der Schilderung der bekannten Betriebs-, Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse der Schiffahrt auf der Elbe, Saale, den märkischen Wasserstraßen und der Oder die Tätigkeit des Vereins im abgelaufenen Jahre darlegt. Besonders zu erwähnen ist aus dem Jahresbericht die als Anlage zu demselben abgedruckte Denkschrift des Vereins, welche in Angelegenheit der Bedürfnisse der Binnenschiffahrt für die Uebergangswirtschaft an die Handelskammer in Hamburg gerichtet wurde. Diese Denkschrift schildert ausführlich den ganzen Entwicklungsgang der Binnenschiffahrt während der Kriegsjahre, legt in eingehender Weise die schwere Notlage dar, in welche die Elbeschiffahrt gebracht wurde. Es wird darauf hingewiesen, daß die allgemeine weitgehende Voraussicht und Vorbereitung für den Fall der Mobilmachung hinsichtlich der Binnenschiffahrt vollständig gefehlt hat, und es werden die schweren Schädigungen, die hieraus entstanden sind, dargelegt. Die später einsetzende Hilfe war nicht ausreichend, um die Lage der Elbeschiffahrt wieder genügend zu verbessern, so daß man in den beteiligten Kreisen mit ernster Sorge der Uebergangs- und Friedenszeit entgegensieht. Es werden in der Denkschrift verschiedene Anregungen gegeben, wie durch staatliche Hilfe die Elbeschiffahrt in den Stand gesetzt werden soll, ihre frühere Leistungsfähigkeit zurückzuerlangen, um den außerordentlichen Anforderungen beim Uebergangsverkehr vom Krieg zum Frieden entsprechen zu können: Beseitigung bahntarifarischer Maßnahmen, die, ohne der Volkswirtschaft greifbaren Nutzen zu bringen, die Binnenschiffahrt schädigen; Verbesserung und Vertiefung der Fahrstraßen; Verbesserungen an den Umschlagsplätzen; Beseitigung überflüssiger, den Verkehr erschwerender und verzögernder Formalitäten; baldmöglichste Wiederherstellung der eigenen auf Selbständigkeit und Unabhängigkeit beruhenden organisatorischen Kraft, usw. Eine Menge weiterer Fragen, wie Errichtung eines selbständigen Schiffahrtsministeriums, Kanalbauten, Förderung der Reparaturen usw., wird erörtert.

Nach Entgegennahme des Jahresberichts wurde dem Vorstande Entlastung erteilt, die ausscheidenden Vorstandsmitglieder Dr. Klée, Gobert und Adlert wurden wiedergewählt.

Einen wesentlichen Bestandteil der Tagesordnung bildete die Erörterung der Frage der Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt. Der Referent Franz Rek kam rückblickend auf das abgelaufene Jahr zu dem Ergebnis, daß dasselbe noch immer nicht die Erfüllung der Wünsche der Elbeschiffahrt gebracht habe; wohl seien beachtenswerte Ansätze zu einer Entlastung der Eisenbahn und einer besseren Beschäftigung der Binnenschiffahrt gemacht worden, aber es handelt sich eben immer nur noch um Anfänge. Wenn man bei den außerordentlich ungünstigen Wasserverhältnissen des Vorjahres eine gewisse Vorsicht verstehen könne, so sei jetzt unter günstigen Betriebsverhältnissen dringend zu wünschen, daß man die Verfügungen über die Bahnsperre entgegen der bisherigen Gepflogenheit endlich so treffe, daß den Verladern nicht, wie bisher, mannigfache Gelegenheit geboten ist, die Bahnsperre zu umgehen und die Benutzung der Wasserwege auszuschalten. Um eine durchgreifende Entlastung der Bahn zu erzielen, müssen vor allen Dingen die Eisenbahnen selbst den ernstlichen Willen haben, hierzu genügend beizutragen. In der Ueberleitung von Transportmengen vom Schienenweg auf die Wasserstraßen könne noch sehr viel getan werden. Als Beispiel wurde hierbei angeführt, daß 1917 allein für Hamburg noch über 100 000 t schlesischer Kohlen direkt per Bahn expediert wurden. An Hand von Zahlenmaterial schilderte der Referent die ungeheuere Aufwärtsbewegung in den Verkehrsleistungen und Einnahmen der Eisenbahn während der Kriegsjahre und die dem gegenüberstehende trostlose Lage der Elbeschiffahrt. Besonders hervorgehoben wurde die Tatsache, daß aus den Abrechnungen der preußischen Eisenbahnen zu ersehen sei, daß die heutigen Bahntarife die durch den Krieg enorm verteuerten Selbstkosten der Eisenbahn nicht mehr annähernd berücksichtigen. Die Schiffahrt komme hierdurch in Nachteil, weil sie ihrerseits gezwungen ist, durch Frachterhöhungen einen Ausgleich für die verteuerten Selbstkosten zu suchen; selbstverständlich muß dadurch ihre Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber, die nicht in gleicher Weise ihre Frachten reguliert, arg benachteiligt werden.

Der Referent schloß mit dem Wunsche, daß endlich durch ganze Maßnahmen eine gerechtere Verteilung der Transporte zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, welch letztere mit der Tragfähigkeit ihrer Flotte nur um 2 000 000 t weniger Laderaum stellt als die Eisenbahn, durchgeführt werden möge. Die Frage wird vom Verein weiter behandelt.

Zur Eisenbahntarifpolitik, welche mit der Entlastung der Eisenbahn im Zusammenhange steht, sprach der Vorsitzende und bemerkte, daß auch diese Frage weiter eingehend bearbeitet und verfolgt werden soll.

Direktor Böhme berichtete über den gegenwärtigen Stand betreffend die Bestrebungen zur Vollendung des Mittellandkanals und sprach die Hoffnung aus, daß die geplante Mittellinie zur Ausführung komme und daß später durch die sogenannte Nordlinie ein Anschluß nach der Elbe herbeigeführt werden kann.

Unter den neu aufgenommenen Mitgliedern des Vereins befindet sich unter anderem der Präses der Handelskammer in Hamburg, Herr F. C. H. Heye

---

Patentbericht

A. **Patent-Anmeldungen.**

Klasse 65a, 47. B. 69 053. **Steuerruder für Schraubenschiffe.** Max Buchholz, Danzig-Langfuhr, Johannisthal 18. 7. 10. 12.

Klasse 65a, 47. P. 35 970. **Hilfsruder für Fischereifahrzeuge.** Heinrich Plönges, an Bord S. M. S. „Pelikan". 1. 9. 17.

Klasse 65a, 4. T. 21 489. **Lichtsignalvorrichtung für Unterseeboote.** Dr.-Ing. Dieter Thoma, Gotha, Schöne Allee 6. 20. 7. 17.

Klasse 65a, 61. M. 61 213. **Sprachrohrleitung für Schiffe.** August Maßmann, Wilhelmshaven, Friedrichstr. 6. 18. 4. 17.

Klasse 65a. 4. L. 43 276. **Einrichtung an Unterseebooten.** Ignaz Laufer, Wien; Vertr.: E. Lamberts und Dipl.-Ing. B. Geisler, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 21. 6. 15. Oesterreich 17. 6. 15.

Klasse 65a, 78. St. 30 302. **Mit Elektromagneten versehene Leckplatte.** Gustav Stüben, Kiel, Lutherstr. 16. 27. 12. 16.

Klasse 65b. 3. Sch. 51 713. **Verfahren zum Heben gesunkener Schiffe.** Dr. K. Schmid, Altmügeln, Bez. Leipzig. 31. 7. 17.

Klasse 65b. 2. K. 65 119. **Schwimmdock für Flugzeuge.** Philipp v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 1. 12. 17.

Klasse 65b. 2. R. 45 075. **Trockendock.** Heinrich Röfer, Helgoland. 23. 10. 17.

Klasse 65d, 9. Sch. 51 077. **Anstoßzünder für Seeminen.** Ferdinand Schneider, Fulda, Brauhausstr. 12. 17. 2. 17.

Klasse 65d. 1. Sch. 49 721. **Torpedo.** Max Bernstein, Königsberg i. P., Straußstr. 15. 10. 3. 16.

Klasse 65d, 5. W. 49 414. **Durch Gasmaschinen angetriebene Torpedos mit blasenfreiem Lauf.** Albert Wild, Schwarzach bei Schönsee, Oberpfalz, Bayern. 19. 6. 17.

Klasse 65d, 8. L. 45 277. **Verfahren zum Schutze von Schiffen gegen Torpedoangriffe.** Walter Laube, Zoppot, Wilhelmstraße 45. 15. 5. 17.

Klasse 65d, 6. S. 44 666. **Vorrichtung zum Einstellen des Gyroskops eines Torpedos.** Société Fiat-San Giorgio, Spezia, Italien; Vertr.: H. Springmann, E. Herse, Pat.-Anwälte, Berlin SW. 61. 1. 12. 15. Italien 14. 1. 15.

Klasse 65f, 6. St. 30 705. **Pumpe für die Außenbordmotoren von umschwenkbaren Propellern auf Schiffen.** Ernst Stöckmann, Berlin-Tempelhof, Berliner Straße 54, und Dipl.-Ing. Dr. Paul Wangemann, Berlin-Schöneberg, Freiherr-vom-Stein-Straße 12. 25. 8. 17.

Klasse 65f, 9. H. 71 714. **Reibungskupplung mit beweglichen Reibbacken, insbesondere für Schiffsmotoren.** Paul Haupt, Eßlingen a. N., Charlottenstr. 5. 15. 2. 17.

Klasse 65f, 9. R. 44 030. **Vereinigte Reib- und Klauenkupplung für Schiffsmaschinen.** Dr.-Ing. Wilhelm Rehfus, Danzig, Gralathstr. 5. 12. 12. 16.

Klasse 84a, 3. D. 33 799. **Schiebetor für Schleusen.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Zus. z. Anm. D. 33 610. 6. 10. 17.

Klasse 84a, 6. S. 44 347. **Wasserturbinenanlage.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berl. 11. 9. 15.

Klasse 84a, 6. H. 6 745. **Verfahren und Vorrichtung zum Reinigen von Rechenanlagen für Talsperren und Wasserkraftanlagen.** Hans Huesmann und A. Ruppert, Marienheide, Kreis Gummersbach. 16. 3. 14.

Klasse 84c, 2. M. 60 223. **Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens nach Pat.-Anm. M. 59 943.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Straße 11. Zus. z. Anmeldung M. 59 943. 15. 9. 16.

Klasse 84c, 2. A. 27 717. **U- oder Z-förmiges Spundwandeisen.** Actien-Gesellschaft Peiner Walzwerk, Peine. 22. 1. 16.

Klasse 84c, 2. G. 44 762. **Durch ein Vortreibrohr einzurammende herausziehbare Vortreibspitze zum Herstellen von Ortpfählen.** Ludwig Gerhard, Neustadt a. Hdt., Luitpoldstraße 31. 17. 1. 17.

Klasse 84c, 2. M. 58 836. **Im Erdreich herzustellender Betonpfahl, bei dem die in dem Pfahlloch stehende, flüssige Betonsäule in das umschließende Erdreich gepreßt wird.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Str. 11. 30. 11. 15.

Klasse 84c, 2. M. 59 943. **Verfahren zur Füllung eines Vortreibrohres mit Beton bei Herstellung von Betonpfählen im Erdreich.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Straße 11. 26. 7. 16.

Klasse 84d, 3. L. 44 265. **Greifbagger zum Ausbaggern von tiefen und engen Baugruben mit steilen Wänden.** Ludwig Lapp, Hamburg, Oben Borgfelde 27. 28. 6. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 4. 304 818. **Kaltluft-Kältemaschine für Unterseeboote.** Julius Mugler, Kiel, Feldstr. 104. 5. 9. 16. M. 60 165.

Klasse 65a, 73. 304 716. **Taucherpanzer.** Dipl.-Ing. Otto Kayser, Kiel, Forstweg 32. 3. 7. 15. K. 60 887.

Klasse 65a, 51. 303 853. **Vorrichtung zum Wenden von Schiffen.** Kalman Szöllösy, Nagyberskerek, Ungarn. Vertreter: Dr. L. Gottscho, Pat.-Anw., Berlin W 8. 4. 6. 16. S. 45 381.

Klasse 65f, 11. 304 830. **Stevenrohrabdichtung.** Heinrich Toussaint, Cassel-Wilhelmshöhe, Löwenburgstr. 6. 14. 6. 14. T. 19 873.

Klasse 84a, 3. 304 833. **Schiebetor für Schleusen, welches durch eine am oberen Ende oder über diesem angreifende Kraft bewegt wird.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. 28. 7. 17. D. 33 610.

Klasse 84b, 1. 304 888. **Wasserwage zum Heben schwimmender Körper.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstraße 2a. Zus. z. Pat. 301 975. 9. 11. 15. Sch. 49 241.

Klasse 84b, 1. 304 702. **Anwendung der Wasserwage nach Patent 301 975 für eine doppelt so große Nutzhöhe als die Hubhöhe der Schwimmer.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstraße 2a. Zus. z. Pat. 301 975. 19. 9. 15. Sch. 49 069.

Klasse 84c, 4. 304 741. **Vorrichtung zum Heben und Senken des Dampfzuleitungsschlauches bei Dampframmen.** Maschinen- und Kranbau Akt.-Ges., Düsseldorf. 31. 3. 14. M. 55 682.

Klasse 84c, 4. 304 757. **Verfahren und Vorrichtung zum Einrammen von Blechwänden durch Rammjumpfern.** Ödön Pogány, Budapest; Vertr.: Hans Heimann, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 18. 2. 15. P. 33 787.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65a, 185 899. 290 898. 293 348. 293 588.
Klasse 65c, 283 409.
Klasse 65d, 294 010.
Klasse 84e, 218 292.
Klasse 84c, 263 855.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a, 675 243. **Schutzvorrichtung gegen Ertrinken oder Ersticken unter Wasser.** Jakob Röttger, Wilhelmshaven. 3. 2. 17. R. 43 557.

Klasse 65a, 675 252. **Schutzvorrichtung des Schiffes gegen Zerstörung durch eine Seemine.** Alma Ramcke, Hamburg, Ritterstraße 77. 22. 10. 17. R. 44 379.

Klasse 65a, 675 253. **Torpedofähre.** Paul Kurt Schaarschuch, Chemnitz, Färberstraße 4. 1. 11. 17. Sch. 59 072.

Klasse 65a, 675 259. **Druckluft-Schwenkwerk für Tiefenruder von Unterseebooten.** Maschinenfabrik Oberschöneweide Akt.-Ges., Berlin-Oberschöneweide. 30. 11. 17. M. 57 978.

Klasse 65d, 675 380. **Vorrichtung zum Zerstören von Torpedoschutznetzen.** Berliner Maschinenbau - Akt. - Ges., vormals L. Schwartzkopff, Berlin. 2. 3. 14. B. 68 434.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a, 637 038. **Telephonausrüstung an Taucherapparaten usw.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 21. 12. 14. D. 28 300. 29. 11. 17.

Klasse 65a, 637 040. **Taucherhelm.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 28. 12. 14. D. 28 310. 29. 11. 17.

Klasse 65a, 637 041. **Taucherhelm.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 28. 12. 14. D. 28 311. 29. 11. 17.

Klasse 65a, 637 042. **Schwimmkörper usw.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 13. 1. 15. D. 28 346. 13. 12. 17.

Bücherbesprechungen

Nordwestdeutscher Kanal-Kalender 1918. Herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg, erschienen bei der „Rhein“-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Preis geschmackvoll gebunden 3,25 M postfrei.

In kurzer Zeit zum drittenmal übergibt der Verlag der Oeffenlichkeit den „Nordwestdeutschen Kanal-Kalender“, auf Grund der erfreulichen Erfahrung, daß das Werk Behörden und Beteiligten ein nützlicher Führer geworden ist. Die Schwierigkeiten, die der Neuauflage des Buches unter den Kriegsverhältnissen entgegenstanden, sind unter Erweiterung und Verbesserung seines Inhaltes von der literarischen Abteilung des Vereins dank der bereitwilligen Hilfe der Wasserbaubehörden und Schiffahrttreibenden überwunden worden. Mit dem Dank an diese, verbindet der Verlag den Wunsch, daß auch die dritte Auflage des „Nordwestdeutschen Kanal-Kalenders“ zu seinem bescheidenen Teile an der Förderung des westdeutschen Wasserstraßenverkehrs beitragen möge.

Von den Erweiterungen und Verbesserungen heben wir u. a. hervor: Das Gesetz, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal vom 30. April 1913, ist im vollen Wortlaut veröffentlicht. Im Verzeichnis der Orte, Häfen und Ladestellen ist die freie Ems und die Weser unterhalb der Kaiserbrücke in Bremen bis zur See neu aufgeführt. Bei den Wasserbaubehörden im Gebiete der nordwestdeutschen Wasserstraßen sind zum größten Teil die Namen der Vorstände und die genaue Adresse und Fernsprechnummern vermerkt. Das Verzeichnis der Häfen ist erweitert und ausführlicher gestaltet. Die Schiffahrtsunternehmungen und Hafenumschlagsbetriebe am Rhein, Main, an der Donau, den westdeutschen Kanälen und der Weser sind durch Angaben über Fernsprechanschlüsse, Drahtanschriften, Namen der Inhaber, Direktoren und Prokuristen, soweit als möglich ergänzt worden. Auch eine Tabelle der Sonnen- und Mond-Auf- und Untergänge und die Hochwasserzeiten in Emden und Bremerhaven bilden eine Neuerung, während die zahlreichen übrigen Abschnitte auf den neuesten Stand ergänzt wurden. Ein Kärtchen des Ems-Weser-Gebietes und der amtliche Entfernungsanzeiger für die Häfen- und Ladestellen am Rhein-Weser-Kanal, Lippe-Kanal und Dortmund-Ems-Kanal liegen dem Kalender bei.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Achte Kriegsanleihe

5% Deutsche Reichsanleihe.

4½% Deutsche Reichsschatzanweisungen,

auslosbar mit 110% bis 120%.

Zur Bestreitung der durch den Krieg erwachsenen Ausgaben werden weitere 5% Schuldverschreibungen des Reichs und 4½% Reichsschatzanweisungen hiermit zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Das Reich darf die Schuldverschreibungen frühestens zum 1. Oktober 1924 kündigen und kann daher auch ihren Zinsfuss vorher nicht herabsetzen. Sollte das Reich nach diesem Zeitpunkt eine Ermässigung des Zinsfusses beabsichtigen, so muss es die Schuldverschreibungen kündigen und den Inhabern die Rückzahlung zum vollen Nennwert anbieten. Das gleiche gilt auch hinsichtlich der früheren Anleihen. Die Inhaber können über die Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen wie über jedes andere Wertpapier jederzeit (durch Verkauf, Verpfändung usw.) verfügen.

Die Bestimmungen über die Schuldverschreibungen finden auf die Schuldbuchforderungen entsprechende Anwendung.

Bedingungen.

1. Annahmestellen.

Zeichnungsstelle ist die Reichsbank. Zeichnungen werden

von Montag, den 18. März, bis Donnerstag, den 18. April 1918, mittags 1 Uhr

bei dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin (Postscheckkonto Berlin Nr. 99) und bei allen Zweiganstalten der Reichsbank mit Kasseneinrichtung entgegengenommen. Die Zeichnungen können auch durch Vermittlung der Preussischen Staatsbank (Königl. Seehandlung), der Preussischen Central-Genossenschaftskasse in Berlin, der Königlichen Hauptbank in Nürnberg und ihrer Zweiganstalten sowie sämtlicher Banken, Bankiers und ihrer Filialen, sämtlicher öffentlichen Sparkassen und ihrer Verbände, jeder Lebensversicherungsgesellschaft, jeder Kreditgenossenschaft und jeder Postanstalt erfolgen. Wegen der Postzeichnungen siehe Ziffer 7.

Zeichnungsscheine sind bei allen vorgenannten Stellen zu haben. Die Zeichnungen können aber auch ohne Verwendung von Zeichnungsscheinen brieflich erfolgen.

2. Einteilung. Zinsenlauf.

Die Schuldverschreibungen sind in Stücken zu 20 000, 10 000, 5000, 2000, 1000, 500, 200 und 100 Mark mit Zinsscheinen, zahlbar am 2. Januar und 1. Juli jedes Jahres, ausgefertigt. Der Zinsenlauf beginnt am 1. Juli 1918, der erste Zinsschein ist am 2. Januar 1919 fällig.

Die Schatzanweisungen sind in Gruppen eingeteilt und in Stücken zu 20 000, 10 000, 5000, 2000 und 1000 Mark mit dem gleichen Zinsenlauf und den gleichen Zinsterminen wie die Schuldverschreibungen ausgefertigt. Welcher Gruppe die einzelne Schatzanweisung angehört, ist aus ihrem Text ersichtlich.

3. Einlösung der Schatzanweisungen.

Die Schatzanweisungen werden zur Einlösung in Gruppen im Januar und Juli jedes Jahres, erstmalig im Januar 1919, ausgelost und an dem auf die Auslosung folgenden 1. Juli oder 2. Januar mit 110 Mark für je 100 Mark Nennwert zurückgezahlt. Die Auslosung geschieht nach dem gleichen Plan und gleichzeitig mit den Schatzanweisungen der sechsten Kriegsanleihe. Die nach diesem Plan auf die Auslosungen im Januar und Juli 1918 entfallende Zahl von Gruppen der neuen Schatzanweisungen wird jedoch erst im Januar 1919 mit ausgelost.

Die nicht ausgelosten Schatzanweisungen sind seitens des Reichs bis zum 1. Juli 1927 unkündbar. Frühestens auf diesen Zeitpunkt ist das Reich berechtigt, sie zur Rückzahlung zum Nennwert zu kündigen, jedoch dürfen die Inhaber alsdann statt der Barrückzahlung 4%ige, bei der ferneren Auslosung mit 115 Mark für je 100 Mark Nennwert rückzahlbare, im übrigen den gleichen Tilgungsbedingungen unterliegende Schatzanweisungen fordern. Frühestens 10 Jahre nach der ersten Kündigung ist das Reich wieder berechtigt, die dann noch unverlosten Schatzanweisungen zur Rückzahlung zum Nennwert zu kündigen, jedoch dürfen alsdann die Inhaber statt der Barzahlung 3½%ige mit 120 Mark für je 100 Mark Nennwert rückzahlbare, im übrigen den gleichen Tilgungsbedingungen unterliegende Schatzanweisungen fordern. Eine weitere Kündigung ist nicht zulässig. Die Kündigungen müssen spätestens sechs Monate vor der Rückzahlung und dürfen nur auf einen Zinstermin erfolgen.

Für die Verzinsung der Schatzanweisungen und ihre Tilgung durch Auslosung werden — von der verstärkten Auslosung im ersten Auslosungstermin (vgl. Abs. 1) abgesehen — jährlich 5% vom Nennwert ihres ursprünglichen Betrages aufgewendet. Die ersparten Zinsen von den aus-

Schluss umseitig.

Fortsetzung von voriger Seite.

gelosten Schatzanweisungen werden zur Einlösung mit verwendet. Die auf Grund der Kündigungen vom Reiche zum Nennwert zurückgezahlten Schatzanweisungen nehmen für Rechnung des Reichs weiterhin an der Verzinsung und Auslosung teil.

Am 1. Juli 1967 werden die bis dahin etwa nicht ausgelosten Schatzanweisungen mit dem alsdann für die Rückzahlung der ausgelosten Schatzanweisungen massgebenden Betrage (110%, 115% oder 120%) zurückgezahlt.

4. Zeichnungspreis.

Der Zeichnungspreis beträgt:
für die 5% Reichsanleihe, wenn Stücke verlangt werden . . . . . . 98,— M,
für die 5% Reichsanleihe, wenn Eintragung in das Reichsschuldbuch mit Sperre bis zum 15. April 1919 beantragt wird . . . . 97,80 M,
für 4½ % Reichsschatzanweisungen 98,— M
für je 100 Mark Nennwert unter Verrechnung der üblichen Stückzinsen.

5. Zuteilung. Stückelung.

Die Zuteilung findet tunlichst bald nach dem Zeichnungsschluss statt. Die bis zur Zuteilung schon bezahlten Beträge gelten als voll zugeteilt. Im übrigen entscheidet die Zeichnungsstelle über die Höhe der Zuteilung. Besondere Wünsche wegen der Stückelung sind in dem dafür vorgesehenen Raum auf der Vorderseite des Zeichnungsscheines anzugeben. Werden derartige Wünsche nicht zum Ausdruck gebracht, so wird die Stückelung von den Vermittlungsstellen nach ihrem Ermessen vorgenommen. Späteren Anträgen auf Abänderung der Stückelung kann nicht stattgegeben werden*).

Zu allen Schatzanweisungen sowohl wie zu den Stücken der Reichsanleihe von 1000 Mark und mehr werden auf Antrag vom Reichsbank-Direktorium ausgestellte Zwischenscheine ausgegeben, über deren Umtausch in endgültige Stücke das Erforderliche später öffentlich bekanntgemacht wird. Die Stücke unter 1000 Mark, zu denen Zwischenscheine nicht vorgesehen sind, werden mit möglichster Beschleunigung fertiggestellt und voraussichtlich im September d. J. ausgegeben werden.

Wünschen Zeichner von Stücken der 5% Reichsanleihe unter 1000 Mark ihre bereits bezahlten, aber noch nicht gelieferten kleinen Stücke bei einer Darlehnskasse des Reichs zu beleihen, so können sie die Ausfertigung besonderer Zwischenscheine zwecks Verpfändung bei der Darlehnskasse beantragen; die Anträge sind an die Stelle zu richten, bei der die Zeichnung erfolgt ist. Diese Zwischenscheine werden nicht an die Zeichner und Vermittlungsstellen ausgehändigt, sondern von der Reichsbank unmittelbar der Darlehnskasse übergeben.

6. Einzahlungen.

Die Zeichner können die gezeichneten Beträge vom 28. März d. J. an voll bezahlen. Die Verzinsung etwa schon vor diesem Tage bezahlter Beträge erfolgt gleichfalls erst vom 28. März ab.

Die Zeichner sind verpflichtet:
30% des zugeteilten Betrages spätestens am **27.** April d. J.
20% „ „ „ „ „ **24.** Mai „ „
25% „ „ „ „ „ **21.** Juni „ „
25% „ „ „ „ „ **18.** Juli „ „
zu bezahlen. Frühere Teilzahlungen sind zulässig, jedoch nur in runden durch 100 teilbaren Beträgen des Nennwerts. Auch auf die kleinen Zeichnungen sind Teilzahlungen jederzeit, indes nur in runden durch 100 teilbaren Beträgen des Nennwerts gestattet; doch braucht die Zahlung erst geleistet zu werden, wenn die Summe der fällig gewordenen Teilbeträge wenigstens 100 Mark ergibt.

Die Zahlung hat bei derselben Stelle zu erfolgen, bei der die Zeichnung angemeldet worden ist.

Die am 1. August d. J. zur Rückzahlung fälligen Mark 80 000 000 4% Deutsche Reichsschatzanweisungen von 1914 Serie I werden bei der Begleichung zugeteilter Kriegsanleihen zum Nennwert — unter Abzug der Stückzinsen vom Zahlungstage, frühestens aber vom 28. März ab, bis zum 31. Juli — in Zahlung genommen. Die zu den Stücken gehörenden Zinsscheine verbleiben den Zeichnern.

Die im Laufe befindlichen unverzinslichen Schatzscheine des Reichs werden — unter Abzug von 5% Diskont vom Zahlungstage, frühestens vom 28. März ab, bis zum Tage ihrer Fälligkeit — in Zahlung genommen.

7. Postzeichnungen.

Die Postanstalten nehmen nur Zeichnungen auf die 5% Reichsanleihe entgegen. Auf diese Zeichnungen kann die Vollzahlung am 28. März, sie muss aber spätestens am 27. April geleistet werden. Auf bis zum 28. März geleistete Vollzahlungen werden Zinsen für 92 Tage, auf alle anderen Vollzahlungen bis zum 27. April, auch wenn sie vor diesem Tage geleistet werden, Zinsen für 63 Tage vergütet.

8. Umtausch.

Den Zeichnern neuer 4½% Schatzanweisungen ist es gestattet, daneben Schuldverschreibungen der früheren Kriegsanleihen und Schatzanweisungen der I., II., IV. und V. Kriegsanleihe in neue 4½% Schatzanweisungen umzutauschen, jedoch kann jeder Zeichner höchstens doppelt so viele alte Anleihen (nach dem Nennwert) zum Umtausch anmelden, wie er neue Schatzanweisungen gezeichnet hat. Die Umtauschanträge sind innerhalb der Zeichnungsfrist bei derjenigen Zeichnungs- oder Vermittlungsstelle, bei der die Schatzanweisungen gezeichnet worden sind, zu stellen. Die alten Stücke sind bis zum 29. Juni 1918 bei der genannten Stelle einzureichen. Die Einreicher der Umtauschstücke erhalten auf Antrag zunächst Zwischenscheine zu den neuen Schatzanweisungen.

Die 5% Schuldverschreibungen aller vorangegangenen Kriegsanleihen werden ohne Aufgeld gegen die neuen Schatzanweisungen umgetauscht. Die Einlieferer von 5% Schatzanweisungen erhalten eine Vergütung von Mark 2,— für je 100 Mark Nennwert. Die Einlieferer von 4½% Schatzanweisungen der vierten und fünften Kriegsanleihe haben Mark 3,— für je 100 Mark Nennwert zuzuzahlen.

Die mit Januar/Juli-Zinsen ausgestatteten Stücke sind mit Zinsscheinen, die am 2. Januar 1919 fällig sind, die mit April/Oktober-Zinsen ausgestatteten Stücke mit Zinsscheinen, die am 1. Oktober 1918 fällig sind, einzureichen. Der Umtausch erfolgt mit Wirkung vom 1. Juli 1918, so dass die Einlieferer von April/Oktober-Stücken auf ihre alten Anleihen Stückzinsen für ¼ Jahr vergütet erhalten.

Sollen Schuldbuchforderungen zum Umtausch verwendet werden, so ist zuvor ein Antrag auf Ausreichung von Schuldverschreibungen an die Reichsschuldenverwaltung (Berlin SW 68, Oranienstrasse 92-94) zu richten. Der Antrag muss einen auf den Umtausch hinweisenden Vermerk enthalten und spätestens bis zum 6. Mai d. J. bei der Reichsschuldenverwaltung eingehen. Daraufhin werden Schuldverschreibungen, die nur für den Umtausch in Reichsschatzanweisungen geeignet sind, ohne Zinsscheinbogen ausgereicht. Für die Ausreichung werden Gebühren nicht erhoben. Eine Zeichnungssperre steht dem Umtausch nicht entgegen. Die Schuldverschreibungen sind bis zum 29. Juni 1918 bei den in Absatz 1 genannten Zeichnungs- oder Vermittlungsstellen einzureichen.

*) Die zugeteilten Stücke sämtlicher Kriegsanleihen werden auf Antrag der Zeichner von dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin nach Massgabe seiner für die Niederlegung geltenden Bedingungen bis zum 1. Oktober 1919 vollständig kostenfrei aufbewahrt und verwaltet. Eine Sperre wird durch diese Niederlegung nicht bedingt; der Zeichner kann sein Depot jederzeit — auch vor Ablauf dieser Frist — zurücknehmen. Die von dem Kontor für Wertpapiere ausgefertigten Depotscheine werden von den Darlehnskassen wie die Wertpapiere selbst beliehen.

Berlin, im März 1918.

Reichsbank-Direktorium.

Havenstein. v. Grimm.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 7/8
April

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Bericht über die ordentliche Hauptversammlung vom 25. März 1918

Den Vorsitz führte Herr Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg-Nikolassee).

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Herren! Ich eröffne die ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Wir sind heute Abend hier versammelt zu einer Zeit, die wohl als die schicksalsschwerste in dem gewaltigen Kriege, den unser Volk gegen eine Welt von Feinden zu kämpfen hat, sich kennzeichnet. Gott sei Dank ist der Erfolg, den unser unvergleichliches Heer unter der geradezu genialen Führung der beiden Feldherren Hindenburg und Ludendorff bis jetzt erreicht hat, so aussichtsreich und so vielversprechend, daß wir nur mit dem Gefühl des wärmsten Dankes aller der Leute gedenken können, die heute, wie in vergangenen und gewiß auch in zukünftigen Tagen ihre Pflicht gegen das Vaterland in einer Weise erfüllen, wie man es eben nur von einem Deutschen erwarten kann. (Lebhaftes Bravo.) Ich will hoffen und wünschen, daß wir, die wir zu Hause auch zu kämpfen und auch mitzutaten haben, wenn es sich darum handelt, die Früchte dieser ungeheuren Leistungen unserer Truppen draußen im Felde nutzbringend zu gestalten, ebenfalls unseren Mann stehen, und daß alle späteren Generationen sagen werden: Auch die Heimkrieger waren der Krieger draußen an der Front würdig. (Bravo!)

Meine Herren! Wenn wir hier im Zentral-Verein in der Lage sind, unsere Arbeiten, die zweifellos durch die Ereignisse des Krieges nach mancher Richtung hintangehalten und wiederum auch nach mancher Richtung in geradezu großartiger Weise gefördert worden sind, durchzuführen, dann ist es notwendig, daß wir bei den Beratungen, zu denen Sie auch heute wieder in so großer Zahl hier erschienen sind, uns von dem Geiste leiten lassen, der einzig und allein für uns maßgebend sein darf, nämlich von dem Gedanken, etwas zu schaffen, was unserem Volke, unserem Vaterlande und innerhalb desselben wiederum den Interessen der Binnenschiffahrt nützlich ist und ihnen für spätere Zeiten Förderung bringt. Und so ist auch das Thema des heutigen Abends ein solches, welches an erster Stelle des Interesses steht und schon zu viel früheren Zeiten in der eingehendsten Weise behandelt worden ist. Wenn sie auf die Entwicklungsgeschichte des Mittellandkanals zurückblicken, dann werden Sie zu dem Ergebnis kommen, daß es wirklich erst dieses Krieges bedurft hat, um auch bei allen den Leuten, die bisher gegen eine Kanalpolitik im Deutschen Reiche waren, die Klarheit zu schaffen, daß gerade die Durchführung einer West-Ost-Verbindung am notwendigsten ist, die wir heute hier in einem ihrer Teile durch den Vortragenden behandelt sehen werden.

Es ist zweifellos, daß der Wert, den eine auf wirtschaftlicher Grundlage und einheitlich-zweckmäßig durchgeführte Binnenschiffahrt nicht allein für die Ernährung des Landes, sondern auch vom militärischen Standpunkt aus hat, uns allen durch die kriegerischen Ereignisse mehr als jemals klar geworden ist. Deshalb begrüße ich es mit Freuden, daß Sie, meine Herren, trotz der Schwierigkeiten der Fahrt von weither zu diesen Verhandlungen erschienen sind, und ich will hoffen, daß die Gedanken, die uns heute durch den Vortragenden, Herrn Professor Franzius, hier nahegelegt werden, auch für uns alle eine Bereicherung bilden, die dazu führen kann, daß wir später auch in dieser Richtung die Fortschritte machen, die unser Volk ja als so dringend notwendig empfunden hat und empfindet.

Es gereicht mir zur besonderen Ehre, hier die Herren Vertreter der staatlichen Behörden zu begrüßen, und zwar als Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die Herren Ministerialdirektoren Exzellenz Dr. Peters und Dr. Sympher, als Vertreter des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe Herrn Geheimen Oberregierungsrat Dr. Franke, als Vertreter des Herrn Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten Herrn Geheimen Oberregierungsrat Nuyken; ferner von der Sektion für kriegswirtschaftliche Information beim Stellvertretenden Großen Generalstabe Herrn Hauptmann Wilde, von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens Herrn Leutnant Haslinger und vom Reichswirtschaftsamt Herrn Assessor Konopatzki-Konopat.

Zu Punkt 1a: Geschäftliche Mitteilung, liegt nichts vor; das Wort wird nicht verlangt.

Zu Punkt 1b: Ernennung eines Mitgliedes zum Ehrenmitglied, führt der Vorsitzende aus:

Meine Herren! Wir haben vorhin in einer Sitzung des Großen Ausschusses in Uebereinstimmung mit dem Vorstande den Beschluß gefaßt, Ihnen als der Hauptversammlung vorzuschlagen, Herrn Kommerzienrat Tonne in Magdeburg zum Ehrenmitglied des Vereins zu ernennen. Wie Sie alle wissen, hat Herr Kommerzienrat Tonne seit vielen Jahrzehnten unserem Verein angehört und ist zweifellos eines unserer tätigsten und eifrigsten Mitglieder gewesen. Er war lange Jahre hindurch erster stellvertretender Vorsitzender und hat auch in dieser Eigenschaft stets das höchste Interesse für unseren Verein an den Tag gelegt. Jetzt ist er ein alter Herr geworden, und er hat gegenwärtig auch leider

mit seiner Gesundheit ziemlich schwer zu kämpfen. Wir haben es im Vorstand und auch im Großen Ausschuß für richtig gehalten, Herrn Kommerzienrat Tonne bei seinem Ausscheiden aus dem Vorstande, welches er uns kürzlich leider hat mitteilen müssen, eine Ehrung dadurch zuteil werden zu lassen, daß wir ihn zu unserem Ehrenmitglied ernennen, und zwar in Gemäßheit des § 10 der Satzungen, der dahin geht, daß die Ernennung von Ehrenmitgliedern und von korrespondierenden Mitgliedern auf Vorschlag des Großen Ausschusses durch die Hauptversammlung erfolgen kann. Wir sind hier in der Hauptversammlung versammelt, also in der Lage, diese Ehrung auszusprechen.

Es erfolgt hierauf unter allseitiger Zustimmung einstimmig die Ernennung des Herrn Kommerzienrats Tonne zum Ehrenmitglied des Vereins.

Zu Punkt 2: Erstattung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1917, führt Generalsekretär Wolff aus:

Sehr geehrte Herren!

Wir haben im vorigen Jahresbericht gesagt, daß die Bedeutung der Binnenschiffahrt wachse, je länger der Krieg dauere. Das hat sich im Laufe des Jahres 1917 wiederum bewahrheitet. Wir haben weiter gesagt, es sei an der Zeit, kleinliche Bedenken fallen zu lassen und die großen Arbeiten in Angriff zu nehmen, die einerseits den Ausbau und die Verbindung der deutschen Stromgebiete betreffen, anderseits den Großhandelsverkehr mit dem Orient auf dem Schiffahrtswege ermöglichen. An energischer Weiterarbeit seitens der beteiligten Kreise hat es im verflossenen Jahre nicht gefehlt. Den Auftakt hat wieder Bayern gegeben durch das Gesetz, betreffend Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes für die Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau. Für die Ausarbeitung hat die bayrische Regierung 1005000 M als ersten Teilbetrag bereitgestellt. Es folgten dann die Beratungen über den Haushaltsplan der Preußischen Staatsbauverwaltung und Staatseisenbahnverwaltung am 19. Februar, 10. und 12. März 1917. Die preußische Wasserstraßenpolitik ist dabei gründlich erörtert worden; leider trat damals noch der Herr Minister für öffentliche Arbeiten aus allgemeinen und besonderen Gründen der weiteren Förderung des Mittellandkanals entgegen. Dann hat aber der Deutsche Reichstag in zwei Sitzungen am 22. und 23. März 1917 in eingehender und überzeugender Weise die Ziele einer großen deutschen Wasserstraßenpolitik erörtert und den praktischen Anfang mit der glatten Annahme des bayerischen Antrages auf Genehmigung eines Reichszuschusses von 700000 M zu den Vorarbeiten für die Main-Donau-Verbindung gemacht. Wir können mit Genugtuung feststellen, daß auch bei denjenigen politischen Parteien, welche früher als Kanalgegner anzusehen waren, die Kanalfreundlichkeit im Wachsen begriffen ist.

In die Kanalvereine, die älteren und die neueren, ist neues Leben gekommen; gilt es doch jetzt für jeden, nicht nur an den großen allgemeinen Zielen mitzuarbeiten, sondern auch seine speziellen Interessen im richtigen Augenblick wahrzunehmen. Die politische Aufhellung im Osten hat uns die Neugründung des Weichsel-Schiffahrts-Vereins gebracht. An den Problemen des Donau-Schiffahrtsweges und der Verbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßennetzes wird emsig weitergearbeitet, zum Teil in Verbindung mit den maßgebenden Faktoren der verbündeten Donaumonarchie. Wirtschaftliche und militärische Gesichtspunkte werden zusammen zu entscheiden haben, welche Verbindungen in erster Linie zu schaffen sind. Wir wollen hoffen, daß uns das Jahr 1918 ein erhebliches Stück weiterbringen und daß in erster Linie bezüglich der Fortsetzung des Mittellandkanals eine Entscheidung der Regierung erfolgen wird.

Die deutsche Binnenschiffahrt selbst hat sich im Jahre 1917 gegenüber der vorhergehenden Kriegszeit wesentlich geändert. Damals bevorzugte man die Eisenbahnen, um die größtmögliche Schnelligkeit des Transportes zu erreichen, und es fehlte an Ein- und Ausfuhrgut für die Binnenschiffahrt. Zudem stiegen deren Selbstkosten und sie hatte durch den Erlaß von Kriegsausnahmetarifen ihre Konkurrenzfähigkeit verloren. Inzwischen hat sich eine Entlastung der Eisenbahnen ganz von selbst allmählich als notwendig erwiesen und außerdem hat die allgemeine Preissteigerung in allen Warengattungen die Höhe der Frachtkosten nicht mehr als entscheidend ins Gewicht fallend erscheinen lassen. Einen hervorragenden Anteil an der erfolgten Aenderung hat die militärische Organisation der Binnenschiffahrt in Gestalt der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens. Sie führte zunächst militärische Transporte dem Wasserweg zu und setzte auch die zwangsweise Zuweisung von Wagenladungs- und Stückguttransporten auf einzelnen Strecken durch. Sie mietete selbst Dampfer und Kähne, beschäftigte andere gegen Ladungsfracht; anderseits wirkte sie einigend zwischen den Schiffahrtsbetrieben bezüglich der festzusetzenden Frachten, um auskömmliche Sätze zu erzielen. Schließlich erwirkte sie den Erlaß zweier Bundesratsverordnungen vom 18. August 1917, betreffend wirtschaftliche Maßnahmen und die Bildung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt. So ist denn die Güterzuführung im Jahre 1917 wesentlich gestiegen. Von der Elbe wird gemeldet, daß neuerdings ein Rückgang in der Beschäftigung eingetreten ist, und daß sich auch die Verluste der Elbeschiffahrt vergrößert haben. Die Betriebsverhältnisse haben sich im allgemeinen als weniger günstig erwiesen, namentlich auf den Flußläufen in Mittel- und Ostdeutschland.

Alles in allem genommen kann man mit Befriedigung feststellen, daß der Aufstieg der deutschen Binnenschiffahrt unverkennbar ist. Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt und seine Organe haben sich bemüht, den Aufgaben hinsichtlich der Mitarbeit an der Entwicklung gerecht zu werden. Ueber die inneren Verhältnisse des Zentral-Vereins berichten wir wie folgt:

1. Vorstand und Geschäftsführung.

Der Vorstand hat aus seiner Reihe Herrn Rechtsanwalt Bassermann, M. d. R., durch den Tod verloren. Herr Direktor Piper (Duisburg) hatte den Wunsch ausgesprochen, aus dem Vorstande auszuscheiden, sein Amt aber dann auf Ersuchen des Vorstandes beibehalten. Herr Königlicher Kommerzienrat Tonne (Magdeburg) hat wegen seines hohen Alters und schwankenden Gesundheitszustandes sein Amt als erster stellvertretender Vorsitzender niedergelegt. — Die Herren Bankdirektor Dr. Endemann (Hannover) und Rechtsanwalt A. Lindeck (Mannheim) standen im Heeresdienst.

Der Geschäftsführer Dr. Grotewold ist zur Dienstleistung zur Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens kommandiert; das weitere männliche Bureaupersonal steht ebenfalls im Heeresdienst. Generalsekretär Wolff hat weiterhin die Vertretung ausgeübt.

In den Großen Ausschuß wurden außer den Wiedergewählten folgende Herren neu gewählt:

Oberstleutnant Bielitz (Schmargendorf),
Stadtrat Frömsdorf (Breslau),
Konsul Jacobi (Bremen),
Dr.-Ing. Teubert (Kiel).

2. Versammlungen und Sitzungen.

Im verflossenen Jahre wurden folgende Sitzungen abgehalten:

a) **Am 29. Januar** eine vertrauliche Aussprache der dem Zentral-Verein angeschlossenen deutschen Binnenschiffahrtskörperschaften über ihre Tätigkeit seit Kriegsbeginn sowie über die wirtschaftliche Lage der deutschen Binnenschiffahrt und ihre kriegswirtschaftlichen Aufgaben.

b) **Am 21. Februar** die ordentliche Hauptversammlung mit folgender Tagesordnung:

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1916.
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1916.
   (Berichterstatter: Der Schatzmeister.)
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1916 und Entlastung des Schatzmeisters.
   (Berichterstatter: Die Rechnungsprüfer.)
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1917.
6. Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17, 3 und § 18 der Vereinssatzungen.
7. Die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Memelstrom. Vortrag von Regierungsbaumeister a. D. Stadtbaurat Gäuer (Tilsit) (mit Lichtbildern).
8. Verschiedenes und Anträge aus der Versammlung.

c) **Am 28. März** eine Sitzung des Großen Ausschusses mit nachstehender Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Der Schiffahrtskanal vom Niederrhein zur Schelde.
   Berichterstatter: Städtischer Oberingenieur M. Valentin (M.-Gladbach) und Königl. Baurat Hentrich (Krefeld).
3. Verschiedenes.

In dieser Sitzung wurde nachstehende Resolution gefaßt:

„Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt erblickt in der Verbindung des Rheins mit der Schelde im Anschluß an den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes eine für das Reich äußerst wichtige und notwendige Ergänzung. Der Verein richtet daher an die Reichsregierung die Bitte, beim Friedensschluß dafür Sorge zu tragen, daß die Möglichkeit der Erbauung eines Kanals vom Rhein nach Antwerpen sichergestellt werde."

d) **Am 17. Oktober** die Gründungsversammlung des Fachausschusses für Binnenschiffahrt. Die Versammlung faßte folgende Beschlüsse:

1. Beim Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt wird ein ständiger Fachausschuß errichtet, dem die selbständige Bearbeitung der Angelegenheit des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes obliegt.
2. Der Fachausschuß gibt sich selbst eine Geschäftsordnung.

e) **Am 26. November** eine Sitzung des Fachausschusses für Binnenschiffahrt. Verhandlungsgegenstand: Errichtung besonderer Schiffsbeleihungsbanken unter Zugrundelegung der Tagesordnung für die Besprechung dieser Frage am 27. November im Reichswirtschaftsamt. (Berichterstatter: Syndikus Dr. Mathies (Hamburg) und Generaldirektor Welker (Duisburg).)

Die in Friedensjahren stets abgehaltene Wanderversammlung hat auch im Jahre 1917 nicht stattgefunden, insbesondere mit Rücksicht auf die ungünstigen Reiseverhältnisse.

Der Vorstand hielt im Berichtsjahre zwei Sitzungen ab, am 21. Februar und am 30. August. Außerdem fanden Besprechungen der in Berlin ansässigen Vorstandsmitglieder am 11. Januar, 28. März, 14. Juni und 17. Dezember statt.

3. Vertretung des Zentral-Vereins bei Veranstaltungen und Versammlungen anderer Körperschaften.

22. März: Donau-Oder-Tagung des Deutsch-Oesterreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes und des Arbeitsausschusses im Odergebiet des Donau-Oder-Elbe-Vereins zu Breslau.
14. April: Verhandlungen im Reichsamt des Innern über die Frage der Mobilmachung der in zurzeit außer Betrieb befindlichen Fluß- und Ueberseeschiffen vorhandenen Vorräte an Sparmetallen.
20. und 21. Juni: Oesterreichischer Wasserstraßentag in Wien.
23. bis 25. Juni: Tagung des Deutsch-Oesterreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes in Budapest.
10. Juli: Besprechung im Reichsamt des Innern über die Einordnung der Binnenschiffahrt in das militärisch-kriegswirtschaftliche Verkehrswesen.
2. September: Jubiläumstagung des Bayerischen Kanalvereins in Nürnberg.
21. bis 24. Oktober: Tagung des mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins in Budapest.
6. November: Besprechung im Reichsschatzamt über die Ausführungsbestimmungen zum Verkehrssteuergesetz hinsichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs.
27. November: Besprechung im Reichswirtschaftsamt über die Frage der Errichtung besonderer Schiffsbeleihungsbanken.

Im Mai, Juni, Juli und August Bereisungen des Rhein-, Main-, Neckar-, Oder- und Elbestromgebietes seitens der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens.

4. Mitgliederbewegung.

a) Ehren-, korrespondierende und lebenslängliche Mitglieder. Im Jahre 1917 ist hierin eine Aenderung nicht eingetreten.

b) Statistik des Mitgliederbestandes. Am Ende des Berichtsjahres betrug der Mitgliederbestand:

13 Zweigvereine,
12 staatliche Verwaltungen,
92 Magistrate,
71 Handels- und Landwirtschaftskammern,
25 Schiffahrts-, Kanal- und Schiffervereine,
52 sonstige Vereine,
120 Großfirmen,
703 Einzelmitglieder.

In Fortfall kamen 39 Mitglieder; davon durch Austritt 18, durch den Tod 21. Die Verstorbenen sind:

Obermeister d'Arragon, Minden i. W.,
Rechtsanwalt Bassermann, M. d. R, Mannheim,
Geheimrat v. Friedländer-Fuld, Berlin,
Direktor C. Gerber, Sachsenhausen,
Königlicher Baurat Gerdau, Düsseldorf,
Geheimer Kommerzienrat Helfft, Berlin,
Schiffsreeder Ph. Lüdemann, Lüneburg,
Geheimer Kommerzienrat Meyer, Hannover,
Oberingenieur Dr. Meyer, Siemensstadt,
Direktor Müller, Bremen,
Hofrat Oelwein, Wien,
Kommerzienrat Olfe, Essen,
Oberbaurat Progasky, Hannover,
Geheimer Oberbaurat Reiße, Steglitz,
Dr. Rentzsch, Dresden,
Großreeder Carl Schroers, Duisburg,
Regierungs- und Baurat Schulze, Aurich,
Kaufmann Carl Schütte, Bremen,
Rentner Thorey, Eschwege,
Generalsekretär Dr. Voltz, Kattowitz,
Stadtrat Oscar Wanckel, Schönebeck.

Beigetreten sind im Laufe des Berichtsjahres als Zweigverein der Weichselschiffahrts-Verein in Danzig, acht körperschaftliche Mitglieder, und zwar:

Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart,
Allgemeine Hochbau-Ges. m. b. H., Düsseldorf,
Kaufmannskompagnie Wismar,
Magistrat Gleiwitz,
Kanalbauamt für das Königreich Bayern, München,
Bayerische Handelsbank, München,
Verein für die Interessen der Rheinischen Braunkohlen-Industrie, Köln,
Mainschiffahrts-Genossenschaft, Würzburg.

Außerdem 21 Einzelmitglieder.

5. Aus der Vereinstätigkeit.

Seitens der Geschäftsstelle sind im Berichtsjahre Korrespondenzen im folgenden Umfange erledigt worden: In Sachen des Zentral-Vereins 2760 J.-Nrn., in Sachen der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" 722 J.-Nrn., in Sachen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt 53 J.-Nrn. und in Sachen der Schiffer-Unterstützungskasse 8 J.-Nrn. Die Schlichting-Stiftung ruht bis nach Beendigung des Krieges. Die Zahlen ergeben eine wesentliche Steigerung des Geschäftsverkehrs gegenüber dem Vorjahre. Dies ist im wesentlichen zurückzuführen auf die Vorarbeiten zur Gründung des Fachausschusses für Binnenschiffahrt. Schon die vertrauliche Aussprache am 29. Januar hatte erkennen lassen, daß ein engerer Zusammenschluß der Binnenschiffahrtskörperschaften eine Notwendigkeit bedeute, namentlich um einen häufigeren Austausch der Meinungen bezüglich behördlicher Maßnahmen, die sich auf die Binnenschiffahrt beziehen, herbeizuführen. Es wurde in der Folgezeit des öfteren seitens der Körperschaften dem Zentral-Verein Material zum Zwecke der Weitergabe an andere Körperschaften überwiesen, so z. B. über die schädliche Einwirkung der Kriegsausnahmetarife auf den Wasserstraßenverkehr, auch unter anderem Vertragsmuster von Verfrachtungsstellen, Kriegsschiffahrtsgesellschaften usw. Die weiteren Vorarbeiten führten dann schließlich zu der Gründung des Fachausschusses in der Sitzung vom 17. Oktober und den bereits oben erwähnten Beschlüssen. Als Aufgabe dieses Ausschusses wurde die Bearbeitung der eigentlichen Fragen aus der Praxis der Binnenschiffahrtstreibenden unter Einschluß der Kleinschiffer festgelegt. Der Fachausschuß soll allen zuständigen Behörden als Auskunftsstelle dienen und gegebenenfalls sachkundige Beratungen erteilen. Er setzt sich zusammen aus Schiffahrtstreibenden der sämtlichen deutschen Stromgebiete. Als zunächst in Angriff zu nehmende Arbeiten wurden bezeichnet: 1. das Schiffsbeleihungswesen, 2. die Ausführungsbestimmungen zum Verkehrssteuergesetz, 3. Vorarbeiten zur Donauschiffahrtsakte. Der Fachausschuß hielt dann seine erste Sitzung am 26. November ab, um die Frage des Schiffsbeleihungswesens eingehend zu erörtern. Das Ergebnis dieser Beratungen wurde am folgenden Tage in der Besprechung im Reichswirtschaftsamt von verschiedener Seite zum Vortrag gebracht und es konnte mit Genugtuung festgestellt werden, daß die Regierung den Wünschen des Fachausschusses Rechnung zu tragen sich bereit erklärte. Es sei hier eingeschaltet, daß am 2. Februar 1918 bereits eine zweite Sitzung des Fachausschusses stattfand, die sich mit den Ausführungsbestimmungen zum Verkehrssteuergesetz befaßte und bei der Gelegenheit noch folgende Punkte in das Arbeitsprogramm aufnahm: 1. Errichtung eines selbständigen Wasserstraßenministeriums bzw. Reichsschiffsamtes, 2. Tarifpolitik und Entlastung der Eisenbahnen und 3. Weiterführung des Mittellandkanals.

Wir hoffen, daß die Einrichtung des Fachausschusses der gesamten deutschen Binnenschiffahrt zum Segen gereichen möge.

Im übrigen wurden die Arbeiten der Geschäftsstelle in gewohnter Weise erledigt. Unser Vereinsorgan, die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", hatte im Laufe des Berichtsjahres infolge der ständig steigenden Druck- und Papierkosten mit Schwierigkeiten zu kämpfen, es ist aber neuerdings mit dem Verlag Rudolf Mosse für das Weitererscheinen während des Krieges eine Verständigung von Nummer zu Nummer erzielt worden. Wir möchten an dieser Stelle den Wunsch aussprechen, daß die Mitglieder des Zentral-Vereins, insbesondere die ihm angeschlossenen Vereine, sich an der Ausgestaltung des Inhalts der Zeitschrift mehr als bisher beteiligen mögen, namentlich durch Uebersendung von Sitzungsberichten, zumal ja nicht sämtliche Vereine über ein besonderes Vereinsorgan verfügen, die Vorgänge und Beschlüsse in den Sitzungen der Körperschaften aber vielfach das Interesse weiterer Kreise verdienen und durch die Veröffentlichung in der Zeitschrift dadurch Gelegenheit geboten ist.

Wie alle Faktoren im deutschen Wirtschaftsleben so wird auch der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt für die Folgezeit sein Hauptaugenmerk auf die Fragen der Uebergangswirtschaft zu richten haben. Wir vereinigen uns alle in dem Wunsche, daß wir unsere nächstjährige ordentliche Hauptversammlung nach Abschluß eines allgemeinen Friedens abhalten können, der uns die Möglichkeit gibt, an dem Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens tatkräftig und mit Erfolg mitzuarbeiten.

(Auf Wunsch eines Mitgliedes ist eine Einfügung betr. Rückgang der Beschäftigung in der Elbeschiffahrt eingefügt.)

Das Wort wird weiter zum Geschäftsbericht nicht verlangt.

Es folgt Punkt 3 der Tagesordnung: Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1917.

Schatzmeister Handelsrichter Hugo Heilmann (Berlin): Meine Herren! Ich halte es für zweckmäßig, daß ich Sie nach dem interessanten Geschäftsbericht nicht lange mit den etwas nüchternen Zahlen langweile, die ich Ihnen in meinem Bericht zu geben habe. Ich will mich daher so kurz wie möglich fassen, auch schon aus dem Grunde, damit wir möglichst bald zu dem Hauptgegenstande unserer heutigen Beratungen kommen.

Wir sind mit einem Bestande von 3854,60 M in das neue Jahr eingetreten. Die Einnahmen haben sich im Jahre 1917 in dem etatmäßigen Rahmen bewegt; das heißt sie sind als Einnahmen, wie immer bei einer vorsichtigen Finanzgebarung, größer gewesen, als wir sie etatisiert haben. Die Ausgaben halten sich in den gewöhnlichen Grenzen, so daß wir das Jahr, nachdem wir für 8000 M Kriegsanleihe angelegt haben, noch mit einem Ueberschuß von 2586,74 M abschließen können. Im allgemeinen ist zu sagen, daß auch die Restanten, die ja während der Kriegszeit sich etwas größer und umfangreicher stellen, wie in allen Vereinen, doch bei uns nicht übermäßig groß geworden sind. Von den am Jahresschluß in Höhe von 1324 M restierenden Mitgliederbeiträgen waren bei Feststellung des Status schon wieder 372 M eingegangen.

Ich kann also nur sagen, daß die Finanzlage des Vereins dauernd eine günstige ist und daß wir für die großen Aufgaben gerüstet sind, die der Binnenschiffahrt nach Beendigung dieses Weltkrieges bevorstehen.

Außer dem Bestande, aus dem wir in diesem Jahre, wie schon bemerkt, 8000 M Kriegsanleihe angelegt haben, besitzen wir ferner insgesamt nom. 90 744 M.

In der Schlichting-Stiftung haben sich nur die Zinsen aufgesammelt; Ausgaben hat sie nicht gehabt, so daß wir wieder einen Ueberschuß von 2126 M zu verzeichnen haben, der demnächst wieder bei der neuen Ausgabe in Kriegsanleihe angelegt werden wird. Die Effekten der Schlichting-Stiftung betragen nom. 13 700 M.

Auch die Schifferunterstützungskasse hat wenig Ausgaben gehabt und schließt mit einem Ueberschuß von 1523 M ab. Ihr Effektenbestand besteht aus 7000 M 3½prozentige Deutsche Reichsanleihe.

Sie sehen, meine Herren, daß wir in unseren Finanzen sehr günstig stehen, indem wir vor allen Dingen sorgfältig darauf achten, keine ungewöhnlichen Ausgaben zu machen, die ja selbstverständlich nach der Natur des Vereins in Friedenszeiten viel bedeutender sind als in Kriegszeiten, und wir verfahren so, wie ich schon anfangs meiner Ausführungen bemerkte, um für die Propaganda und Durchführung solcher Aufgaben, die ja, wie alle Interessenten der Kanalschiffahrt wissen, in den Jahren nach dem Kriege in unserem deutschen Vaterlande ungemein zahlreich an uns herantreten werden, nach Möglichkeit gerüstet zu sein und das Interesse wachhalten zu können für die Zwecke, denen wir dann vielleicht unsere Mittel und alle unsere Kräfte zur Verfügung stellen müssen. (Bravo!)

Den Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1917 (Punkt 4) erstattet Fabrikbesitzer M. A. Krause (Berlin): Meine Herren! Die Rechnungsprüfer, Herr Oberstleutnant Meurin und ich, haben am 19. März die Bücher im Bureau des Herrn Schatzmeisters Hugo Heilmann geprüft und alles in musterhafter Ordnung befunden. Das ist natürlich in der Weise wie immer gemacht worden, daß wir die Bücher durch Stichproben mit den vorgelegten Belegen verglichen und auch teilweise eine Addition vorgenommen haben. Die Niederschrift, die darüber aufgenommen worden ist, lautet:

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Nach einer Vergleichung der Einzeleintragungen, die durch Stichproben erfolgte, wird festgestellt, daß den Einnahmen, die etatsmäßig mit 34 800,70 M veranschlagt waren, eine Nettoausgabe von 39 508,29 M, abzüglich der im Jahre 1917 angekauften Effekten von 7770 M = 31 738,29 M, gegenübersteht, so daß der Etat nicht überschritten ist.

Die Einnahmen im Jahre 1917 betrugen	M 38 339,43
Die Ausgaben	M 39 508,29
Mehrausgaben	M 1 168,86
Bestand am 1. Januar 1917	M 3 854,60
abzüglich Mehrausgaben	M 1 168,86
Kassenbestand am 31. Dezember 1917	M 2 685,74

Rechnungsabschluß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt 1917.

Einnahmen 1917:

	Etat 1917 M	Einnahmen 1917 M
Bestand am 1. Januar 1917		3 854,60
Zinsen aus Effekten }	3 000,—	3 767,10
Zinsen aus Bankguthaben }		514,35
Zweigvereine 13	1 100,—	966,60
Behörden 11	400,—	410,10
Magistrate 92	6 000,—	6 327,05
Handels- und Landwirtschaftskammern (71)	5 600,—	5 862,—
Schiffahrts-, Kanal- und Schiffervereine (26)	1 000,—	1 390,85
Sonstige Vereine u. Verbände (51)	2 700,—	2 561,80
Großfirmen (121)	7 000,—	7 274,10
Einzelmitglieder (718)	7 000,—	7 210,10
Verkauf von Zeitschriften	500,—	1 120,15
Erstattung der Verwaltungskosten des Deutsch-Oesterr.-Ung.-Schweiz. Verbandes für Binnenschiffahrt	500,—	500,—
Nachtrag 1916		10,—
Nachtrag 1917		425,15
	34 800,—	42 194,03

Ausgaben 1917:

	Etat 1917 M	Ausgaben 1917 M
Gehalt des Geschäftsführers	9 500,—	9 046,—
Bureauvorsteher	2 000,—	2 100,—
Personal	4 000,—	3 504,—
Gehilfe des Schatzmeisters	750,—	750,—
Bote der Kassenverwaltung	150,—	150,—
Gesetzl. Versicherung d. Personals	150,—	123,79
Weihnachtsgratifikation	500,—	514,—
Miete des Bureaus	1 700,—	1 700,—
Reinigung, Beheizung, Beleuchtung	500,—	397,65
Bibliothek und Zeitungen	300,—	158,80
Drucksachen	2 000,—	4 278,88
Bureaubedarf	400,—	867,25
Uebertrag	21 950,—	23 570,37
Porti, Telegramme, Fernsprechgebhr.	1 000,—	1 019,29
Reisekosten der Vorstandsmitglieder	2 000,—	1 742,65
Reisekosten des Geschäftsführers	500,—	361,65
Allgemeine Unkosten	300,—	226,80
Bezüge der Redner	500,—	61,25
Bezüge des Stenographen	300,—	498,—
Kosten der Wanderversammlung	500,—	—,—
Honorare der Mitarbeiter }		1 496,20
Gehalt des techn. Redakteurs }	2 000,—	—,—
Kosten der Beigabe v. Abbildungen }		331,90
Herstellung von Sonderabdrucken }		—,—
Jahresbeitrag: Internatl. Ständiger Verband d. Schiffahrtskongresse	825,—	820,—
Deutsch-Oesterr.-Ung-Schweiz.-Verband für Binnenschiffahrt	75,—	75,—
Verbandsschriften	100,—	—,—
Ehrungen	300,—	—,—
Kleine laufende Ausgaben	4 450,—	1 515,18
Ankauf v. Effekten M 8000,— 5% Reichsanleihe VI.		7 770,—
Bestand am 31. Dezember 1917		2 685,74
	34 800,—	42,194,03

Den Bestand der Wertpapiere hat Herr Handelsrichter Heilmann bereits vorgetragen. Wenn es gewünscht wird, werde ich die Aufstellung nochmals verlesen. (Rufe: Nein!)

Schiffer-Unterstützungskasse.

Nach einer Prüfung der Rechnungsbelege, die mit den Büchern übereinstimmend befunden wurden, wurde ein Kassenbestand von 1523,07 M festgestellt.

Der Effektenbestand besteht aus:

7000 M 3½% Deutsche Reichsanleihe J/J, welche Papiere bei der Nationalbank für Deutschland, hier, auf Konto des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hinterlegt sind.

Bezüglich der Schlichting-Stiftung ist zu berichten:

Schlichting-Stiftung.

Nach einer Prüfung der Rechnungsbelege, die mit den Büchern übereinstimmend befunden wurden, wurde ein Kassenbestand von 2126,15 M festgestellt.

1500,— M 3½% Dt. Reichsanleihe J/J
2000,— M 3½% Dt. Reichsanleihe A/O
7000,— M 3½% Preuß. Consols A/O
1200,— M 4% Preuß. Consols J/J
1000,— M 5% Preuß. Schatzanw. M/N
1000,— M 5% Dt. Reichsanl. III. A/O

Das wäre der Bericht, den wir zu erstatten haben. Ich kann also nur bestätigen — Herr Oberstleutnant Meurin ist, wie es scheint, nicht anwesend —, daß die Sachen vollständig in Ordnung befunden worden sind und einer Entlastung des Herrn Schatzmeisters nichts im Wege steht.

Die daraufhin vom Vorsitzenden beantragte Entlastung des Schatzmeisters erfolgt unter allseitiger Zustimmung, und der Vorsitzende spricht dem Schatzmeister den besonderen Dank für die Führung der Kassengeschäfte aus.

Die beiden bisherigen Rechnungsführer, Fabrikbesitzer Krause und Oberstleutnant Meurin, werden (Punkt 5) einstimmig wiedergewählt.

Punkt 6: Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17, 3 und § 18 der Vereinssatzungen.

Generalsekretär Wolff: Die Mitglieder des Großen Ausschusses, die 1918 turnusmäßig ausscheiden, sind folgende:

Geheimrat Arnhold, Berlin,
Dr. Bartsch, Mannheim,
Justizrat Baumert, Spandau,
Reedereibesitzer R. Brandenburg, Berlin,
Geheimrat Busley, Berlin,
Geh. Justizrat Carp, Düsseldorf, lehnt ab,
Kommerzienrat A. Francke, Berlin,
Kommerzienrat M. Francke, Berlin,
Schifferältester Götze, Berlin,
Stadtrat Dr. Hetzer, Stettin,
Werftbesitzer Hitzer, Flensburg,
Assessor Dr. Holländer, Berlin,
Ernst Ganskow, Berlin,
Fabrikbesitzer M. A. Krause, Charlottenburg,
Oberbaurat Kummer, Steglitz,
Ministerialrat v. Krisztinkovich, Berlin-Westend,
Kaufmann O. Lange, Stettin,
Oberbaurat Muttray, Hannover,
Direktor C. Meister, Mannheim,
Jos. L. Meyer, Papenburg,
Reedereibesitzer Nobiling, Berlin,
Direktor Rix, zurzeit im Felde,
Bauamtmann Risser, Speyer,
Professor v. Schanz, Würzburg,
Geheimrat v. Siemens, Berlin, lehnt ab,

Ministerialdirektor Dr. Sympher, Berlin,
Geh. Kommerzienrat Steckner, Halle,
Dispacheur Wiesener, Berlin.

Verstorben sind:

Reedereibesitzer Bartsch, Magdeburg,
Holzgroßhändler Bry, Berlin,
Baurat Gerdau, Düsseldorf,
Direktor Müller, Bremen,
Direktor Wanckel, Schönebeck,
Syndikus Dr. Zeyß, Krefeld.

Es scheiden also im ganzen mit den beiden Herren, die eine Wiederwahl abgelehnt haben, und den Verstorbenen acht Herren aus. Der Vorstand schlägt Ihnen vor, die Herren wiederzuwählen, die turnusmäßig ausscheiden, und außerdem neu zu wählen Herrn Oswald Haslinger in Königsberg, Herrn Karl Preßer (von der Firma C. Preßer & Co.) in Frankfurt, Herrn Direktor Wolfgang Wanckel in Schönebeck a. d. E. und Herrn Direktor Reiche in Fürstenberg a. d. O.

Die Wieder- bzw. Neuwahl erfolgt hierauf ohne Widerspruch.

Punkt 7: Aenderung der Satzungen.

Vorsitzender: Meine Herren! Da kann ich Ihnen ganz kurz mitteilen: Es besteht natürlich nicht die Absicht oder die Möglichkeit, heute hier über neue Satzungen irgendwie Beschluß zu fassen, denn diese müssen ja erst ausgearbeitet werden; die Sache liegt vielmehr folgendermaßen. Aus unseren Mitgliederkreisen sind wiederholt Anregungen an uns gebracht worden, die dahin zielten, daß die Satzungen reformbedürftig seien und daß wir Schritte tun sollten, um diese Satzungen den zum Teil etwas geänderten Verhältnissen neu anzupassen. Wir haben im Vorstande beschlossen, diesen Anregungen Folge zu geben, und ich habe den Punkt auf die Tagesordnung gesetzt, um Ihnen hiervon Mitteilung zu machen und Sie gleichzeitig zu bitten, wenn einer oder der andere der Herren noch Wünsche bezüglich der Aenderung der Satzungen hat, sie möglichst bald an die Geschäftsstelle gelangen zu lassen, damit wir das Material, wie das bisher schon der Fall gewesen ist, sammeln und dann auf Grund dessen in der Lage sind, einen neuen Entwurf der Satzungen aufzustellen. Wir haben auch, wie Sie wissen, in der letzten Sitzung des Großen Ausschusses eine Kommission gewählt, die aus den Herren Heilmann, Dr. Alexander Katz, dem stellvertretenden Geschäftsführer und mir besteht und zunächst einmal einen Entwurf auf Grund der aus den Mitgliederkreisen an sie ergangenen Anregungen ausarbeiten soll. Damit sind wir augenblicklich beschäftigt, und wenn noch weitere Anregungen bestehen sollten, dann ist es erwünscht, wenn sie uns baldmöglichst bekanntgegeben werden.

Die weitere Behandlung der Frage muß natürlich auf dem dafür vorgeschriebenen Wege erfolgen, und zwar wird das in der Weise geschehen, daß, wenn wir in der Kommission einen Entwurf vorbereitet haben, der als ein glücklicher anzusehen ist und die Wünsche berücksichtigt, die als berechtigt anerkannt werden, alsdann diesen Entwurf an den Vorstand bringen und auch den angeschlossenen Vereinen bzw. Korporationen die Sache zuschicken und gleichzeitig in der Zeitschrift bekanntgeben, daß, wer sich dafür interessiert, auf unserer Geschäftsstelle einen Einblick in den neuen Satzungsentwurf nehmen kann. Wir können natürlich den Entwurf nicht aufs Geratewohl an alle unsere Mitglieder schicken; das kostet zu viel und macht zu viel Mühe. Ist dann die Sache so weit vorbereitet und die Stellungnahme uns dazu bekanntgegeben, dann würden wir den Satzungsentwurf in einer Hauptversammlung, sei es in einer besonders zu dem Zwecke einzuberufenden, sei es in der im nächsten Jahre ordnungsmäßig stattfindenden, zur Beratung stellen und auch zur Beschlußfassung bringen.

Das wäre das, was ich über die Satzungen zu sagen habe. Wenn also irgendwelche Wünsche und Anregungen in dieser Hinsicht noch vorhanden sind, dann möchte ich bitten, sie möglichst bald an uns gelangen zu lassen, damit wir möglichst schnell in der Angelegenheit vorwärtskommen.

Wünscht einer der Herren hierzu das Wort?

Dr. Rausch (Dessau): Ich würde freundlichst bitten, den Entwurf der neuen Satzungen in unserer Zeitschrift zu veröffentlichen, damit wir erforderlichenfalls dazu Stellung nehmen können. Denn erfahrungsgemäß läßt sich niemand von den Satzungen, die irgendwo ausliegen, ein Exemplar geben, und dann könnten ja auch irgendwelche Satzungsänderungen aufgestellt werden, deren Tragweite man gar nicht beurteilen kann.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich würde dem Wunsche des Herrn Dr. Rausch gewiß gern entsprechen. Aber wenn wir die Satzungen in der Zeitschrift veröffentlichen, dann füllen wir eine ganze Nummer bloß mit einem Entwurf, der im wesentlichen nur geändert ist. Wir haben jetzt sehr große Schwierigkeiten mit dem Druck unserer Zeitschrift; die Januarnummer ist im März erschienen. Das sind Schwierigkeiten, die durch den Krieg entstanden sind; in normalen Zeiten würden wir ohne weiteres ein paar Seiten zulegen können, aber heute weiß ich nicht, ob man diesem Antrage Folge leisten kann. Ich glaube, wir werden uns damit begnügen müssen, daß wir in der Zeitschrift bekanntgeben, daß der Satzungsentwurf seinerzeit von der Geschäftsstelle bezogen werden kann; dann braucht man ja bloß eine Postkarte zu schreiben: „Ich bitte um die Zusendung eines Entwurfs." Aber die ganze Satzung abzudrucken, das würde ich nicht für zweckmäßig halten, das nimmt eine volle Nummer in Anspruch, und nachher bleiben die Satzungen nicht so bestehen.

Dr. Rausch (Dessau): Nach meiner Kenntnis sind die Satzungen nicht so umfangreich; und wenn nur die vorgeschlagenen Aenderungen veröffentlicht werden würden (Zustimmung), so würde das vollkommen ausreichen.

Vorsitzender: Ja, da möchte ich Herrn Dr. Rausch sagen, daß wir doch auch den Anregungen etwas Folge geben müssen, die an uns gebracht worden sind, und da sind die Anregungen so verschiedenartig und zahlreich, daß kaum ein einziger Paragraph bestehen bleiben würde. (Dr. Rausch: Dann müssen sie erst recht abgedruckt werden!) Die Arbeit ist nicht so einfach, und es wird nicht so leicht sein, diese vielen Köpfe unter einen Hut zu bringen. Deshalb wollte ich mir erlauben vorzuschlagen, es in der Weise zu machen, daß auch nur diejenigen Herren das Wort dazu ergreifen, die ein Interesse daran haben, und wer ein wirkliches Interesse daran hat, der kann, wenn er in der Zeitschrift liest: dort liegen die Satzungen aus, sich wohl die geringe Mühe machen und eine Postkarte schreiben. (Zustimmung.) Ich glaube, damit ist der Zweck wohl auch erreicht.

Dr. Rausch (Dessau): Zu meinem Bedauern kann ich mich damit nicht einverstanden erklären. Ich bitte dringend darum, zumal, nachdem ich gehört habe, daß fast sämtliche Paragraphen abgeändert werden sollen, diese Abänderungen auch sämtlichen Mitgliedern zur Kenntnis zu bringen. (Widerspruch und Zuruf: Abstimmen!) Ich bitte ferner darum, daß die Kommission, die bisher nur aus vier Mitgliedern besteht, noch in zweckentsprechender Weise vergrößert wird. Meine Herren, wenn ich höre, daß womöglich die ganzen Satzungen geändert werden sollen, dann muß ich doch sagen, daß mir dazu eine umfassende Beratung notwendig erscheint. Und daß diese Satzungen nun binnen einem Vierteljahr oder ein paar Monaten abgeändert werden müssen, vermag ich auch nicht einzusehen; das kann auch binnen einem Jahre geschehen, wenn die Papiernot wieder behoben ist.

Vorsitzender: Ich wollte nur sagen, daß die Anregungen an uns gebracht worden sind; was nachher in der Kommission daraus wird, das kann ich heute natürlich noch nicht sagen. Aber ich meine, es sind Anregungen aus den Kreisen unserer Mitglieder, denen wir doch nachgehen müssen.

Generalsekretär Wolff: Ich möchte Herrn Dr. Rausch nur bemerken, daß ein derartiger Geschäftsgang in großen Vereinen doch niemals üblich ist, wonach jedem einzelnen Mitgliede ein Satzungsentwurf mitgeteilt wird. Aber davon abgesehen, haben wir schon beschlossen, einen Weg einzuschlagen, der fast allen Mitgliedern Gelegenheit gibt, sich über den neuen Satzungsentwurf zu informieren. Die Kommission wird den Entwurf ausarbeiten, und dann soll er an sämtliche Vorstandsmitglieder und auch an die Körperschaften geschickt werden, und ich nehme an, daß kaum ein Mitglied im Zentral-Verein ist, das nicht auch irgendeiner der angeschlossenen Körperschaften, einem Schiffahrts- oder Kanalverein angehört. Auf diese Weise werden Sie also Gelegenheit haben, innerhalb der Vereine die Sache zu beraten. (Dr. Rausch: Das genügt mir!) Wohin sollten wir sonst wohl auch kommen, wenn 700 Herren einzeln ihre Wünsche zum Ausdruck bringen. (Dr. Rausch: Das genügt mir vollständig!) — Dann ist also die Sache erledigt.

Vorsitzender: Damit ist Punkt 7 erledigt, und wir kommen nun zu Punkt 8:

Ein Vermittelungsentwurf für die Fortführung des Mittellandkanals.

Ich bitte Herrn Professor Franzius, seinen Vortrag zu beginnen.

Staatsbaurat a. D. Professor O. Franzius (Hannover): Meine Herren! Ich bitte von vornherein um Entschuldigung, daß ich viele Dinge, die schon in der Presse bekanntgeworden sind, auch hier noch einmal bringen muß; aber der Vollständigkeit halber ist das nicht anders möglich. Allerdings setze ich die Kenntnis der Nordlinie und der Südlinie, wie sie in der Denkschrift von Havestadt u. Contag bearbeitet worden sind, voraus. Sie wissen ja auch, wie der Streit der Interessenten dieser beiden Linien entbrannt ist, wie er ziemlich scharfe Formen angenommen hat. Die von mir entworfene Mittellinie ist nun ein Versuch, ein Kompromiß zwischen den Parteien zu bilden, und zwar ein Kompromiß, das nicht nur die Verbindung zwischen Hannover und der Elbe enthält, sondern das auch die Verbindung nach Bernburg mit dem Anschluß an die obere Saale enthalten soll.

Ich komme zuerst auf die Lage der Mittellinie, wie sie sich nach den Projekten ergibt. Die Höhenlage, die Scheitelhaltung stimmt ungefähr mit der untersten Haltung der Contagschen Südlinie überein. Ich hatte, um an Erdarbeiten zu sparen, eine Haltung von + 66 m N. N. gewählt. Diese Höhenlage ist aber keine feststehende Größe, sondern selbstverständlich noch nach den Spezialprojekten, welche ja unbedingt notwendig sind, veränderlich. Es ergibt sich vielleicht auf Grund der neueren Erfahrungen, wie sie in den Ausführungen des Herrn Geheimrat Ottmann im „Zentralblatt der Bauverwaltung" niedergelegt worden sind, die Notwendigkeit, die Scheitelhaltung noch etwas zu senken,

Der Haltung von + 66 der Mittellinie steht also gegenüber die Scheitelhaltung der Südlinie von + 83 m N. N. Die Trace der Mittellinie ist so gelegt, daß sie die großen Zentren, vor allem Peine und Braunschweig und hinterher Magdeburg, möglichst unmittelbar berührt. Diese unmittelbare Berührung von Braunschweig ist nur möglich unter Einlegung eines größeren Bogens bei Braunschweig, der aber durch eine Abkürzung ersetzt werden kann, bei der man 3 km sparen kann. Es ergibt sich dann allerdings für die Stadt Braunschweig ein etwas längerer Stichkanal, wobei Kostengleichheit eintritt. Die drei Kilometer Ersparnis des Hauptkanals werden durch die Mehrkosten des verlängerten Stichkanals ausgeglichen. Die kürzere Linie ergibt aber große Ersparnisse an Frachtkosten und dürfte vorzuziehen sein. Der Hafen Rothensee der Stadt Magdeburg wird fast direkt berührt, so daß nur ein ganz kurzer Stichkanal nötig ist. Der zur Elbe gehende Verkehr ist aber nicht, wie bei dem Entwurfe von Havestadt u. Contag durch den Hafen Rothensee geführt, sondern führt durch einen besonderen Kanal nördlich des Hafens in die Elbe. Auch bei Magdeburg kann der eingelegte Bogen durch dessen Sehne ersetzt werden. Es ergibt sich dann, wie bei Braunschweig, eine Verkürzung von 3 km. Da aber hier der Kanal nach Bernburg um rund 3 km länger wird, entstehen durch die Abkürzung etwas höhere Baukosten. Insgesamt kann aber die Durchgangsstrecke um 6 km verkürzt werden. Nördlich von Magdeburg geht die Mittellinie mit Hilfe einer Kanalbrücke über die Elbe hinweg und findet dann den Anschluß an den neuen Plauer Kanal, den Ihle-Kanal. Die Mittellinie besitzt drei Schleusen für den Weg entweder von Hannover bis Berlin oder für den Weg von Hannover bis Magdeburg, gegenüber acht Schleusen der Südlinie.

Ich habe in meinem Entwurf die Möglichkeit untersucht, die Mittellinie mit dem neuen Schleusensystem, das von Herrn Schneiders in Aachen erfunden ist, auszustatten. Ich hatte dabei angenommen, daß Schleppzugschleusen für gleichzeitige Aufnahme von zwei Kähnen angewendet werden sollten. Solange die Möglichkeit der Anwendung dieser Schleusen besteht, fällt der sehr wichtige Punkt der Kanalspeisung, der vor allem für die Südlinie eine große Schwierigkeit bildet, bei den Untersuchungen heraus. Für Schleppzüge von zwei Kähnen darf das Problem der Schneiders-Schleuse heute bereits als gelöst gelten. Durch die neuere Veröffentlichung von Herrn Ministerialdirektor Sympher kann man es aber als im Bereich der Möglichkeit ansehen, daß in Zukunft Schleppzüge nicht von zwei, sondern von drei Kähnen fahren werden. Dann brauchen wir Schleusen von einer wesentlich größeren Länge. Ich würde es für gewagt halten, für derartig große Abmessungen mit der neuen Schneiders-Schleuse einzusetzen, ehe Schleusen von kleinerem Ausmaß erprobt worden sind. Es würde dann die frühere Schachtschleuse nach Mindener System oder besser die zweistufige Schleusentreppe wieder eingesetzt werden müssen. Ich weise dabei auf meine Untersuchung in der Denkschrift hin, wonach die zweistufige Treppe wirtschaftlicher ist als die Schachtschleuse.

Hinsichtlich der Reiselänge ergibt sich, daß der Weg nach Berlin über die Mittellinie um etwa 45 Tarifkilometer kürzer ist als über die neue Südlinie, wenn man die Elbestrecke der neuen Südlinie als selbstverständlich mit hineinnimmt. Umgekehrt ist der Weg von Hannover nach Staßfurt über die Mittellinie etwa 23 Tarifkilometer länger als über die Südlinie. Also auf der einen Seite ein großer Vorteil, auf der anderen Seite für den Anschluß des großen Kaligebietes — anscheinend wenigstens — ein Nachteil, „anscheinend" deshalb, weil der Verkehr von Staßfurt nach Hannover relativ gering ist. Der Weg zur Oberelbe dagegen ist bis nach Westerhüsen, dem Mündungspunkt der neuen Südlinie an der Elbe, auf dem Wege über die Mittellinie genau so weit wie über die neue Südlinie. Der Unterschied ist vielleicht ein oder zwei Tarifkilometer, eine Größe, die man vernachlässigen kann.

Ich komme nun zu der Bedeutung einzelner technischer Fragen. Einer der ganz wichtigen Punkte scheint mir die Ueberschreitung der Elbe entweder in einer Spiegelkreuzung oder durch eine Kanalbrücke zu sein. Gehen wir durch die Elbe, wie es bei der Südlinie geplant ist, mit Hilfe der Spiegelkreuzung hindurch, dann haben wir die Gefahr der Kollisionen zwischen dem großen zu erwartenden Kanalverkehr und dem nicht minder großen Elbeverkehr. Ferner haben wir die Schwierigkeit des Elbe-Niedrigwassers zu überwinden. Ich weise dabei unter anderem auf Untersuchungen hin, die von Baudirektor Bubendey in Hamburg veröffentlicht und zuerst von Baurat Höch dort ausgeführt worden sind. Baurat Höch setzt voraus, daß die Beraun-Talsperren im böhmischen Gebiet ausgebaut werden, wobei man 20 cbm pro Sekunde Zuschußwasser zu dem Elbe-Niedrigwasser hinzubringen könne. Er kommt dann bei Annahme einer weitgehenden Niedrigwasserregulierung der Elbe zu dem Schluß, daß man bei Magdeburg bei niedrigstem Wasserstand (wie im Jahre 1911) eine Tiefe von etwa 1,41 m erreichen könnte. Diese Vertiefung ist nur möglich bei systematischer Niedrigwasserregulierung. Der Einfluß der Talsperren ist dabei nicht bedeutend. Die Beraun-Talsperren bringen z. B. nur eine Vergrößerung der Fahrtiefe um 16 cm. Solche Untersuchungen, meine Herren, sind von den Anforderungen abhängig, die man an die Breite des Flusses stellt. Wenn man die Elbebreite bedeutend einschränken will, dann kann man selbstverständlich bedeutend größere Tiefen erzielen. Aber gerade die Durchführung des Durchgangsverkehrs nach Berlin durch die Elbe hindurch in seiner Kreuzung mit dem riesigen Elbverkehr wird ein Hindernis dafür sein, auf diesen Strecken die Elbebreite zu stark einzuschränken. Es sind hier zwei Forderungen vorhanden, die sich direkt widersprechen: die eine nach Aufnahme eines stark vergrößerten Elbeverkehrs mit Kreuzung, die andere nach Einschränkung der N.-W.-Breite. Wenn man somit den Elbeverkehr auf dieser Strecke nun durch den Durchgangsverkehr, der hindurch muß, vergrößern will, dann muß man Rücksicht auf diesen kombinierten Verkehr nehmen. Man wird mit der weitgehenden Einschränkung der Elbebreite, die die Anhänger der Südlinie zweifellos anstreben müssen, um die große Tiefe zu erreichen, vorsichtig sein.

Der Tiefgang eines 600-t-Kahns bei voller Beladung ist heute 1,75 m. Der Tiefgang des 1000-t-Kahns, wie er nach den Forderungen von Geheimrat Flamm und anderer Fachleute und nicht zuletzt nach den neueren Untersuchungen von Herrn Ministerialdirektor Sympher in Zukunft auf dem Kanal zu erwarten ist, ist etwa 2,10 m. Ich halte diese Veröffentlichung von Herrn Ministerialdirektor Sympher für sehr bedeutungsvoll, weil wir in unserem Kanalwesen dadurch einen großen Schritt weiter kommen. Aber eine Konsequenz dieser Untersuchungen scheint mir zu sein, daß man die Möglichkeit, durch die Elbe hindurchzukommen, noch wesentlich erschwert. Die Strecke, die der Durchgangsverkehr bei der Mündung in Westerhüsen auf der Elbe zurückzulegen hat, ist nicht etwa etwas Aehnliches, wie es bei der Mündung in Heinrichsberg war; dort wollte man kurzerhand schräg durch die Elbe hindurchgehen, jetzt aber südlich von Magdeburg wird noch immer eine Elbestrecke von zusammen 20 km Länge durchfahren, wobei der Umgehungskanal, der östlich von Magdeburg liegen soll, nicht mitgerechnet worden ist. Diese großen Schwierigkeiten würden schließlich doch dazu zwingen, auch bei der Südlinie die Kanalbrücken, trotz der hier vorhandenen größeren technischen Schwierigkeiten, zu erstreben. Man erhält dann aber eine wirtschaftlich noch ungünstigere Lösung als vorher. Es tritt dann eine Lösung wieder ein, die wirtschaftlich ganz ähnlich ist wie die der alten Südlinie, die ja ihre Mündung bei Heinrichsberg hatte[1]).

Ich komme jetzt zu dem sehr wichtigen Punkte der Wasserversorgung, den ich bei der Betrachtung der Schleusensysteme schon streifte. Die Wasserversorgung sowohl der Südlinie als der Mittellinie oder auch der Nordlinie ist nur unter Ausbau von Talsperren möglich. Wir alle kennen ja die Nöte, die die Kaliindustrie heute durchmacht. Irgendwie das Niedrigwasser unserer Flüsse, auch der kleineren, die die Kali-Endlaugen aufnehmen müssen, noch zu beschränken, würde einen derartigen Kampf der Kaliinteressenten gegen die ganzen Entwürfe einleiten, daß der Schluß zweifellos doch die Durchsetzung der Forderung nach dem Bau von Talsperren sein würde. An und für sich würde das Niedrigwasser der Leine z. B. ausreichen, um ihr 2 oder 3 cbm zu entnehmen. Die Kali-Endlaugen aber, die verdünnt werden sollen, erzwingen den Ersatz dieser Wassermengen durch den Bau von Talsperren. (Sehr richtig!) Es ergibt sich hierbei der große Unterschied, daß die Südlinie Talsperren mit Vorteil nur im Bodegebiet vorsehen kann. Die Talsperre bei Romkerhall im Okertal ist mehr eine Annehmlichkeit, sie ist nicht durchaus notwendig, sie soll einen Teil des Bettverlustes ersetzen. Aber der ganze Schleusenverlust wird ohne weiteres aus dem Talsperrenwasser der Bode gedeckt werden. Es liegen verschiedene Arbeiten, unter anderem von Baurat Fricke (Wolfenbüttel), vor, die Talsperren fast im ganzen Bodetal voraussetzen. Es handelt sich um folgende Orte: Thale, Wendefurth, in der Rappbode, Rübeland, Rotehütte und Braunlage. Ich bin überzeugt, daß die Erbauung von Talsperren bei Thale, bei Wendefurth und Rübeland im Lande einen nicht geringen Sturm der Entrüstung auslösen würde. Alle, die das herrliche Bodetal kennen, würden jedenfalls voller Empörung sein, wenn sie daran denken, was aus diesem Tal nachher in der Spätsommerzeit werden würde. Ein Talsperrensee in einem schönen Walde ist zweifellos eine Naturschönheit. Kommen wir aber in die Zeit hinein, wenn der See geleert ist — und das wird bei dem geringen Wasserreichtum der Bode häufig gerade in einer der Hauptreisezeiten im Spätsommer der Fall sein —, dann wäre eine Verschandelung des Bodetals die Folge dieser Anlage. Selbst bei gefüllten Stauseen wäre der wundervolle Hochgebirgscharakter des Bodetales oberhalb Thale für alle Zeiten vernichtet. Fallen aber drei Talsperren fort, dann fehlt sofort mindestens ein Drittel des Wassers, das zur Speisung der Südlinie notwendig ist.

Kommen nun aber noch die Schleppzüge mit drei Kähnen hinzu, dann wird bei einer vollen Belastung einer solchen Schleuse der Wasserverbrauch noch wesentlich größer. Man kann annehmen, daß dann ungefähr 50 % des notwendigen Wassers fehlen; alles nur für einen Schleusensatz gerechnet, da hier zwei Schleusensätze völlig unmöglich sind. Man kann diese Schwierigkeit allerdings überwinden; man wird, um dann mit diesem wenigen Wasser auszukommen, ganz einfach die Staustufen vermehren, wird also mit geringerem Schleusenhub arbeiten müssen, wird dann statt acht Schleusen vielleicht das Doppelte, vielleicht

[1]) Anmerkung: Die alte Südlinie wurde aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben. Tatsächlich war aber die Durchführung durch das Gebiet der Stadt Magdeburg östlich des Neuen Friedhofes eine an sich unmögliche Lösung.

aber zwanzig Schleusen brauchen. Das ist nur gegriffen, meine Herren, aber die Konsequenz ist absolut in der Richtung vorhanden.

Die Folge ist dann eine weitere Verlängerung des Weges nach Berlin und die entsprechende Verteuerung der Fracht im Vergleich mit der Mittellinie.

Ich komme nun zu dem Kostenpunkt. Ob dieser Punkt in der Zukunft entscheidend ist, ist fraglich. Wir haben uns heute daran gewöhnt, mit großen Summen zu arbeiten. Aber der Gedanke, daß wir gerade deswegen in der Zukunft um so sparsamer sein müssen, kann nicht abgewiesen werden. Es sind die Kosten der Mittellinie in ihrer zweiten Linienführung, bei der ein Abstieg bei Fallersleben zu der Haltung der alten Nordlinie vorhanden ist, einschließlich des Kanals bis Bernburg etwas geringer als die Kosten der neuen Südlinie einschließlich des Kanals gleichfalls nach Bernburg. Also hier kann man ohne weiteres Parität annehmen.

Ich komme nun zu den weiteren wirtschaftlichen Fragen. Den meisten Herren werden ja die Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die in gründlicher Weise in der Denkschrift von Havestadt u. Contag durch Regierungs-Baumeister Dr. Teubert angestellt worden sind, bekannt sein. Diese ganzen Berechnungen sind eine Prophezeiung für die Zukunft; sie beruhen auf den früheren Friedensverhältnissen. Der Erfolg dieser Berechnungen von Teubert war, daß der erste Charakter dieser Denkschrift gänzlich für die Nordlinie war. Dann ist aber, wie auch aus einer Veröffentlichung von Herrn Geheimrat Zuckschwerdt in der „Magdeburgischen Zeitung" hervorgeht, eine Beeinflussung im Sinne einer gewissen Parität erfolgt, so daß dann die Denkschrift den jetzigen Charakter bekommen hat, wonach sie für beide Linien ziemlich gleichmäßig eintritt [2]).

Zu den Untersuchungen der Denkschrift kam dann der neue Gedanke des Anschlusses von Staßfurt (des ganzen Kaligebietes) und der oberen Saale hinzu. Aus diesen Gründen ist von den Anhängern der Südlinie eine neue Denkschrift angeregt worden, deren Inhaltsverzeichnis ja vorhin hier verteilt wurde. Ich bedauere außerordentlich, daß diese Denkschrift, deren Erscheinen ja nun schon so oft als unmittelbar bevorstehend angekündigt worden ist, heute nicht bereits vorliegt. Ich habe den Eindruck, daß die ganze Sitzung heute fruchtbarer sein würde, wenn diese anscheinend gründliche Arbeit vorhanden wäre.

Eines scheint mir aber bei der Sache von vornherein gegeben, daß nämlich der ganze Zuwachs an Güterverkehr, der in dieser Denkschrift errechnet werden wird, ebenso der Mittellinie zugute kommt wie der Südlinie. Denn wenn wir den Anschluß von Bernburg, der oberen Saale usw. zur Mittellinie durchführen, dann liegt kein Grund vor, nun auch nicht anzunehmen, daß die Güter aus den südlicheren Gebieten nicht etwa auch den Weg in das Kanalnetz der Mittellinie finden sollten. Was der Ausschuß für die Südlinie auch an wirtschaftlichen Untersuchungen leisten möge, er leistet erfreulicherweise zugleich diese Arbeit auch für die Mittellinie und Nordlinie. Dies schien mir einer der Hauptgründe zu sein, der die Versammlung der Niederländischen Handelskammern und später des Hammersteinschen Ausschusses in Magdeburg vor etwa einem Monat in Hannover dazu brachte, die Mittellinie als eine geeignete Linienführung zu erklären.

Ich möchte nun noch ganz kurz auf einige Punkte bezüglich der Ergebnisse der Teubertschen wirtschaftlichen Bearbeitung eingehen. Die kommende Erbauung des fehlenden Stückes ist aus dem Grunde eine ganz besondere wirtschaftliche Leistung, weil hierdurch ein bedeutender Verkehr, der vorher nicht auf dem Mittellandkanal entwickelt werden konnte, jetzt neu entstehen wird, und weil dieser Verkehr, weil er neu entsteht, nun ganz logischerweise diesem neuen Stücke zugute gerechnet werden kann. Man hat also als Verzinsung des neuen Stückes nicht nur etwa die Verzinsung aus den Einnahmen, die auf dem neuen Stücke entstehen, sondern auch die Verzinsung aus den Einnahmen, die auf den alten Kanalstücken infolge Erbauung des neuen Stückes sich ergeben werden. Es kommen dabei für einen Kanal ganz ungeheuerliche Zahlen heraus, Zahlen, die bei vielen Fachleuten allgemeines Kopfschütteln erregten. Man erkannte nicht gleich, wie diese Zahlen entstanden sind. Wenn man so rechnet, wie es die Denkschrift zeigt, daß man nämlich zehn Jahre nach Erbauung des Kanals bereits einen Gesamtverkehr von 16 Millionen Tonnen auf dem Kanal hat bei 3% jährlicher Verkehrszunahme — die wirkliche Zunahme unseres Verkehrs ist etwa 6% gewesen —, dann bekommt man die geradezu unglaubliche Verzinsung bei der Mittellinie von 26%, bei der Südlinie in der alten Führung von 16%, in der neuen Führung wird es unwesentlich günstiger sein. Das sind also Zahlen, die geradezu phantastisch anmuten, die sich aber auf dem von mir schon geschilderten Wege ergeben. Wenn man die Einnahmen nur aus dem neuen Kanalstück selbst rechnet, dann kommen ganz vernünftige Zahlen heraus: dann hat die Mittellinie eine Verzinsung von etwa 8,5, also rund 8%, und die Südlinie wird dann mit einer Verzinsung von rund 4% erscheinen, wenn man rein volkswirtschaftlich rechnet.

Der Lokalverkehr, der jetzt so sehr in den Vordergrund des Interesses geschoben worden ist, hat ungefähr nach diesen Arbeiten den Umfang von einem Viertel des Durchgangsverkehrs, wenn man nach reinen Tonnen, also nach der Masse rechnet — wenn man nach Tonnenkilometern rechnet, ungefähr von einem Zehntel. Rechnet man aber, was ja für einen Vergleich das Richtige ist, die Differenz, dann bekommt man nach der Tonnenzahl etwa 4% Vorteil der Südlinie aus dem Lokalverkehr, bezogen auf den Gesamtverkehr — rechnet man nach Tonnenkilometern, nur noch 2%. Das sind also verhältnismäßig bescheidene Zahlen, die aber, wie zu erwarten ist, durch die neue Denkschrift der Südlinie-Interessenten sich ändern werden, die sich aber im gleichen Sinne auch für die Mittellinie ändern werden.

Ich nannte vorhin schon die Wegverlängerung, die sich durch die Südlinie ergibt, in Höhe von 45 Tarifkilometer Länge. In dieser Länge, wie ich schon angeführt hatte, ist die Elbestrecke mit einbegriffen, wenn man den Unterschied an Transportkosten errechnet, der sich aus dieser Länge ergibt; dann müßte, wenn es sich um reine Kanalstrecken handelt, eine Mehrbelastung von etwa 50 Pf. pro Tonne sich ergeben. Da nun aber die Elbestrecke als freier Fluß mit einbegriffen ist, ergibt sich nur eine Mehrbelastung von 25 Pf. — meine Herren, immer unter der Voraussetzung, daß die Elbe so ist, wie sie heute ist. Wenn aber die Elbe ganz ungewöhnliche Kosten wegen ihrer Vertiefung erfordert, dann ist es nach meiner Meinung gar keine Frage, daß auf der Elbe später einmal ganz wesentlich höhere Abgaben erhoben werden müssen; dann wird diese Zahl gewaltig gesteigert werden. Das sind also Zahlen nach der früheren Friedenszeit. Sie stehen gegenüber einer Ersparnis für den Kohlenverkehr vom Rheinland nach Berlin von 4 M. Ursprünglich mit der Eisenbahn kostete der Transport 10,20 M und jetzt über den fertigen Kanal 6,20 M. Rechnet man nun einen Durchgangsverkehr von nur 10 Millionen Tonnen und nimmt man ferner an, daß durch den Ausbau der Elbe nach dem Kriege große Kosten entstehen, rechnet man die Verteuerung aller Preise dazu, dann haben wir die Zahl, die schon oft genannt worden ist, von 5 Millionen Mark Mehrbelastung für den Durchgangsverkehr auf dem Wege über die Südlinie.

Es ist schon öfter gesagt worden, daß eine solche Zahl von etwa 25 Pf. — später 50 Pf. — für die Tonne für einen derartig langen Weg eine Bagatelle wäre. Ich möchte aber daran erinnern, daß die großen Firmen in Rheinland-Westfalen nicht nur mit solchen Zahlen rechnen, sondern, wie ich bei der Erbauung von großen Umschlagvorrichtungen gesehen habe, daß dort tatsächlich Spannungen von halben Pfennigen entscheidend sind. Wenn eine Kohlenzeche eine Ersparnis von ½ Pf. pro Tonne haben kann, dann bekommt sie es unter Umständen fertig, veraltete Umschlagvorrichtungen abzuschaffen und statt dessen sehr kostspielige neue zu erbauen. Das sind wohl auch die Gründe, die das Kohlensyndikat dazu geführt haben, bei den letzten Sitzungen in Hannover für die Mittellinie einzutreten.

Es ist oft gesagt worden, daß unsere Kanäle eine kulturtechnische Bedeutung haben. Das ist zweifellos richtig. Aber, meine Herren, diese Aufgabe kann nicht allein dadurch erreicht werden, daß wir alle möglichen Orte direkt an den Kanal anschließen, sondern vorwiegend wird sie erreicht durch den Anschluß der Eisenbahnen, die die Güter sammeln und nun dem Kanal zuführen, wenigstens gerade für die Durchziehung des fraglichen Gebietes.

Ich möchte eine scharfe Trennung zwischen dem Kanalverkehr und dem Eisenbahnverkehr vornehmen. Der Eisenbahnverkehr mit seinen außerordentlich bequemen kleinen Ladungen, also der Möglichkeit, eine Güterzugladung sofort in etwa 50 bis 100 Teilladungen zu zerlegen, ist natürlich für die Aufschließung des fraglichen Landes von ganz außerordentlicher Bequemlichkeit. Ich habe es früher schon gesagt: ich sehe die Aufgabe der Eisenbahnen eigentlich in einer flächenartigen Aufgabe, während die Aufgabe der Kanäle, die außerordentlich schwerfällige Instrumente sind, mehr eine lineare sein müßte. Ich möchte hierfür ein etwas drastisches Beispiel brauchen: der Anschluß aller kleinen Orte durch einen Kanal scheint mir etwas Aehnliches zu sein, nicht etwa als ob ich einen Holzklotz mit einem Rasiermesser spalten möchte, sondern umgekehrt, als ob ich mich mit einem Holzbeil rasieren möchte. (Heiterkeit.) Das ist also jedenfalls nicht gerade die richtige Anwendung. Der Kanal ist eben viel zu schwerfällig, um alle diese kleinen Anschlüsse bewirken zu können.

Die Bedeutung für Groß-Berlin z. B. liegt auf der Hand. Wenn derartige Verteuerungen des Durchgangsverkehrs, die also Berlin vorwiegend treffen würden, eintreten müßten, dann würde der Verbraucher in Berlin, auf den diese Kosten abgeladen werden, die Kosten tragen müssen.

Ich komme nun noch zu einem letzten Punkte: das ist der Ausblick in die Zukunft, den wir auch für unsere Kanäle im Auge behalten müssen. Es ist wohl wahrscheinlich, daß bei einer kanalfreundlichen Politik unseres Verkehrsministeriums, wie wir sie jetzt ja mit Recht erwarten dürfen, der Verkehr auf den Kanälen

[2]) Anmerkung: Es sind für die Nordlinie völlig überflüssige Erschwerungen in der Denkschrift enthalten, es sind das die als notwendig angenommenen Pumpwerke bei Ruthe und Misburg. Daß diese Pumpwerke völlig überflüssig sind, ist lange erwiesen. Aus dieser wurden dann aber schwerwiegende Nachteile wirtschaftlicher Art für die Nordlinie hergeleitet, Nachteile, die in Wirklichkeit nicht vorhanden sind, da die Voraussetzung für sie falsch war.

ein ganz bedeutender werden wird. Es droht dann nach einer Reihe von Jahren eine verhältnismäßig starke Belastung der Kanäle. Die Einführung des 1000-t-Schiffes und der Schleppzüge mit drei Kähnen ist ja schon gestreift worden. Aber es könnte noch eine weitere Maßnahme hinzukommen, die es ermöglichen würde, die Leistungsfähigkeit der Kanäle noch zu heben: das ist der Nachtverkehr. Der Verkehr in der Nacht macht zweifellos große Schwierigkeiten. Bei der jetzigen Breite der Kanäle scheint er mir nicht durchführbar; selbst wenn man den Kanal in der besten Weise beleuchten wollte, ist die Gefahr dann jedenfalls immer eine derartige, daß man große Gefahren von einer solchen Maßnahme befürchten müßte. Vor allem, wenn man berücksichtigt, daß die Schleppzüge dann vielleicht aus drei Kähnen bestehen würden. Die Löhne der Schiffsbesatzung betragen etwa nur ein Drittel der Gesamtjahreskosten des Schiffes. Wenn man also den Nachtverkehr einrichten will, dann muß man die Bemannung zweifellos verdoppeln. Das heißt, daß man nun für die Schiffsbesatzung etwa ein Drittel der bisherigen Gesamtkosten mehr ausgeben muß, als man es vorher brauchte. Dazu kommen aber selbstverständlich noch die Mehrkosten durch die Kanalbeleuchtung, durch einen Teil der Kanalverbreiterung und ähnliche Dinge.

Immerhin wäre es dann aber möglich, mit unseren jetzigen Kanälen eine ganz bedeutende Steigerung zu erreichen, möglich aber nur bei einer Verbreiterung des Kanals. Diese Verbreiterung des Kanals würde aber leicht die Möglichkeit geben, auch die Geschwindigkeit der Schiffe auf dem Kanal um etwas zu steigern. Es wäre dann möglich, von der Geschwindigkeit von 5 km in der Stunde, die wir jetzt haben, auf eine solche von 5½ oder 6 km zu kommen und dadurch natürlich die Leistungsfähigkeit noch weiter zu heben.

Das eine aber ist zweifellos, daß wir bei Einführung des Nachtverkehrs eine Kreuzung der Elbe im Niveau nicht durchführen können; denn durch die Elbe bei Nacht hindurchzugehen, scheint mir geradezu unmöglich zu sein. Man würde also, wenn man die Möglichkeit des Nachtverkehrs ins Auge faßt, geradezu zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: man würde die Verbreiterung durchführen müssen, würde aber dann erstens die Steigerung der Leistung durch die 8 oder 10 Nachtstunden, die man einlegen kann, erreichen und zweitens auch noch durch eine Steigerung der Geschwindigkeiten. Beides zusammen ergäbe eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit (ohne Verdoppelung der Baukosten). **Das ist ein Punkt, der auch für unsere Heeresleitung von großer Bedeutung sein dürfte.**

Das sind alles Möglichkeiten, die bei der Mittellinie oder auch der Nordlinie in sehr einfacher Weise durchzuführen sind, die bei der Südlinie vor allem aber auch wegen der großen Erdarbeiten, die dabei notwendig werden, besondere Schwierigkeiten ergeben würden und die eben immer die Kreuzung der Elbe bei der Südlinie als besonderes Hindernis haben.

Mir scheint es sich bei dieser ganzen Sache, unbewußt möchte ich sagen, um den Kampf zweier Prinzipien zu handeln, nämlich um den Kampf des Kanalprinzips und des Eisenbahnprinzips. Daß die ganze Kanalverkehrstechnik noch nicht so entwickelt ist, das liegt in der Natur der Sache. Erst wenn die großen Kanalaufgaben noch wesentlich weiter entwickelt werden, als wir es früher konnten, dann wird man auf diesem Gebiete auch vorwärts kommen.

Es ist auf der Tagesordnung der Vereinigten niedersächsischen Handelskammern zum ersten Male ausgesprochen worden, man solle eigentlich jetzt zwei Linien bauen. Ein Mittellandkanal tut es danach heute nicht mehr. Es wurde gesagt, man solle zuerst die Südlinie bauen, und dann käme eine Linie, die von Hannover über Oebisfelde geradlinig auf den Plauer Kanal zustößt. Diese Sache hat mich deswegen mit einer gewissen Befriedigung erfüllt, weil man mir immer vorgeworfen hat, ich wäre der Vertreter der geraden Linie. Aber diese neue Linie ist tatsächlich wie mit einem Lineal gezogen. Magdeburg hätte allerdings dann die Annehmlichkeit, zwischen der neuen Südlinie und dieser neuen Nordlinie zu liegen und den Anschluß immer nur auf dem Wege über die Elbe gewinnen zu können. Es wurde dort gesagt: Wenn wir zuerst die Nordlinie oder die Mittellinie bauen, dann bekommen wir die Südlinie niemals; bauen wir aber erst die Südlinie, dann wird später die Nordlinie zweifellos bald notwendig werden. Ich stimme dem vollständig zu. Die logische Konsequenz dieser Sache ist ganz einfach die folgende: wenn wir die Nordlinie oder Mittellinie bauen, dann bekommen wir die Südlinie nie, weil eben die Interessen der Südlinie niemals stark genug sind, ihre Erbauung zu erzwingen. Ich glaube auch nicht, daß die neue Denkschrift hierin tatsächlich eine Umwandlung bringen wird. (Zuruf: Ach ja! — Heiterkeit.)

Nun zum Schluß, meine Herren! Es scheint mir hier ein gewisser Kreislauf stattgefunden zu haben. Ausgegangen war die ganze Frage von der technischen Seite. Ursprünglich bei dem Prüsmannschen Entwurf, der ja von der Regierung 1899 als Nordlinie vorgelegt wurde, hat man sich um die Differenzen Nord- oder Südlinie nicht sehr gekümmert, trotzdem die Südlinie bereits damals als einer der ältesten Entwürfe an maßgebender Stelle längst bekannt war. Da war zweifellos die außerordentlich leichte Erbauung der Nordlinie entscheidend [3]). Nun kam die Südlinie auf, und es wurden die wirtschaftlichen Lokalinteressen in den Vordergrund geschoben. Es ist ja keine Frage: die Wirtschaftlichkeit ist der Zweck des Kanals, und die Technik soll nur die Möglichkeit bieten, diesen Zweck zu erreichen. Aber nach dem, was ich Ihnen vorgetragen habe, liegt heute die technische Möglichkeit für die Südlinie nicht mehr vor. Das liegt nun einmal in den Punkten, die ich nochmals ganz kurz wiederholen will: in der außerordentlich schwierigen Speisungsfrage, in der Mißhandlung des Bodetals, die sich dabei ergibt, in der Schwierigkeit der Elbekreuzung durch die Südlinie und in der Schwierigkeit, einer Vergrößerung in der Zukunft nicht von vornherein entgegenkommen zu können; dann auch in militärischen Punkten, wie z. B. darin, daß die Südlinie 8, wenn nicht sogar 16 Schleusen, die Mittellinie deren nur 3 hat, also in der größeren Angriffsfähigkeit der Südlinie, in der Zeitersparnis, die für Militärtransporte auch zweifellos nicht ohne Bedeutung ist, und in der sehr viel glatteren Abwicklung des Verkehrs, wie er sich auf der Mittellinie zweifellos ergeben wird. Wirtschaftlich scheint es mir heute eine völlige Unmöglichkeit zu sein, wirklich weit genug in die Zukunft zu schauen. Alles, was bisher in sehr gründlicher Weise gearbeitet worden ist, sind Dinge, die auf früheren Tarifen, auf früheren Verhältnissen fußen. Wie es in der Zukunft werden wird, das können wir nicht sagen. Wenn wir neue Tarife haben werden, wie sie jetzt nach dem Kriege zweifellos kommen werden, dann wird sich ja auch daraufhin eine Wirtschaftlichkeitsberechnung aufbauen lassen. Aber diese Tarife müssen erst in ihrer Wirkung auf das Inland wie auf das Ausland erprobt werden. In dem Augenblick, in dem der Kanal dann fertig ist, sind wahrscheinlich wieder ganz neue Tarife da, so daß also dann auch die Berechnungen nicht mehr stimmen. Das ist in früherer Zeit etwas anderes gewesen: die Tarife, die guten wirtschaftlichen Verhältnisse waren in der Stetigkeit unserer Entwicklung verankert, die Umwandlungen konnten nicht so sprunghaft kommen, wie sie jetzt in der Zukunft zu erwarten sind.

Die wirtschaftliche Seite ist naturgemäß von jeher bei der Frage des Mittellandkanals der Kernpunkt der ganzen Sache gewesen, sie sollte bei vorhandener technischer Möglichkeit maßgebend sein. Sie sprach und spricht auch heute zweifellos schon für die Nordlinie oder die Mittellinie. Sie wird es auch in Zukunft tun, weil die großen Zentren Rheinland-Westfalen und Groß-Berlin ohne weiteres bestehen bleiben. Entscheidend werden aber, wie ich jetzt glaube, in Zukunft doch die technischen Möglichkeiten oder Unmöglichkeiten sein. Der Beweis für die technische Unmöglichkeit der Südlinie ist aber gegeben. Es kommt eben alles auf das Wasser an. Das Wasser soll herbeigeschafft werden für die Südlinie, es soll auch herbeigeschafft werden für genügenden Tiefgang der Elbe, wenn die Südlinie in sie hineingeführt wird.

Trotz dieser vielen ausschlaggebenden Gründe, die gegen die Südlinie sprechen, habe ich aber bereits in der Vorstandssitzung, die heute voranging, meinen Standpunkt dahin festgelegt, daß ich es heute für wünschenswert halte, nicht zu einer festen Stellungnahme hinsichtlich der Wahl der Linie zu kommen. Ich halte es heute für richtiger, daß man die als fertig angekündigte Denkschrift der Südlinie abwartet (Sehr richtig!) und daß man dann in einer gemeinsamen großen Sitzung die Frage nochmals behandelt. Nach meiner Meinung müßte dann ein Referent für die eine und ein Referent für die andere Linie bestellt werden, so daß dann die Waffen gut und gleich sind. Bei der Sitzung des Magdeburger Hammersteinschen Ausschusses lag die Sache insofern anders, als dieser Ausschuß sich seit langen Jahren nur mit dieser Frage beschäftigt, als er sehr weitgehende Kenntnisse auch bei seinen Mitgliedern über diese Fragen voraussetzen konnte. Letzteres kann man bei den Mitgliedern des Zentral-Vereins nicht in jedem Punkte tun, es handelt sich ja bei dem Zentral-Verein um einen Verein, der nicht nur ein engeres Gebiet, sondern tatsächlich ganz Deutschland umfaßt.

Immerhin dürfte es aber notwendig sein, in baldiger Zeit Stellung zu nehmen. Die Zeit drängt nach meiner Auffassung tatsächlich. Der Friede ist vielleicht viel näher, als wir es glauben, und dann tritt die Uebergangswirtschaft ein. Es würde sich dann aber die Möglichkeit für eine Erleichterung dieser Uebergangswirtschaft aus dem Bau solcher großen Staatsbauten, wie es die Kanäle sind, ergeben, und es dürfte ein bald beginnender Kanalbau dann auch in diesem Sinne zu einem Segen für unser Land werden. (Lebhaftes Bravo und Händeklatschen.)

Nachdem der Herr Vortragende noch eine Reihe von Lichtbildern vorgeführt hatte, wurde die Besprechung eröffnet. In derselben nahm zunächst das Wort

Havariekommissar Wiesental (Berlin): Ich verstehe von der technischen Seite nicht viel, will mich darüber auch nicht äußern, wenn ich auch annehme, daß die technische Durchführung des Kanals von besonderer Bedeutung ist. Ich möchte vom kaufmännischen Standpunkt aus sprechen. Für

---

[3]) Anmerkung: Es trat dann eine tatsächliche Aenderung unserer innerpolitischen Verhältnisse durch die politische Lösung der braunschweigischen Frage ein, die als Folge das Aufkommen der „braunschweigischen Frage“ für den Mittellandkanal hatte.

den Verkehr der Schiffe kommen in erster Linie nur Massengüter in Betracht, und zwar solche Massengüter, die einen billigen Preis haben; denn Stückgüter vertragen mehr die höhere Eisenbahnfracht als Massengüter. Nun wird man sich als Kaufmann doch fragen: Wozu wird in erster Linie, wenn ich vom militärischen Standpunkt absehe, der Kanal gebaut? Es handelt sich meiner Ansicht nach um die großen Massengüter. Dazu gehört in erster Linie Getreide, das vom Osten nach dem Westen expediert werden soll; denn wir wissen, der Osten ist Produktions-, der Westen Konsumgebiet. Wenn nun jetzt, wie der Herr Vortragende ja auch ganz richtig hervorgehoben hat, im Osten noch Gebiete hinzukommen, die an Getreide sehr produktiv sind, dann wird uns die Frage nahegelegt, ob wir nicht berücksichtigen müssen, daß allmählich auch große Mengen nach dem Westen gebracht werden müssen. Es ist außerdem nötig, daß solchen Gütern ein möglichst kurzer Weg gewährt wird; auch das wird in Betracht zu ziehen sein.

Sodann handelt es sich um die Kohlenladungen, die wiederum vom Westen nach dem Osten gehen; auch diese werden teilweise einen langen Weg durchfahren. Weiter kommen die Güter aus dem Staßfurter Gebiet in Frage, Kali usw.; ferner auch von Peine Petroleum und Schmieröle. Nun haben wir im Frieden die Erfahrung gemacht, daß die Kosten für Schiffsverladungen nicht proportional den Entfernungen steigen. Während die Eisenbahnfrachten bei größeren Entfernungen fortwährend erheblich wachsen, ist das bei Schiffsverladungen nicht der Fall. Wenn wir z. B. annehmen, daß eine Entfernung von 200 km eine Schiffsfracht von 3 M kosten würde, dann werden 400 km nicht 6 M, sondern vielleicht 4,50 M kosten. Darum wird die Schiffsfracht lohnender, je größer die Entfernung ist. Und da komme ich wieder darauf, daß möglichst danach gestrebt werden muß, daß der Osten mit dem Westen durch eine möglichst kurze Linie verbunden werden muß. Es hat sich auch gezeigt, namentlich jetzt im Kriege, daß die größeren Schiffsfrachten nicht so sehr mitsprechen, wie das bisher der Fall war, weil die Eisenbahn häufig gar nicht in der Lage war, diese großen Massengüter zu befördern. Während wir im Frieden von Hamburg nach Berlin mit einer Schiffsfracht von 2 bis 3 M pro 1000 kg ausgekommen sind, hat man jetzt ganz anstandslos bis zu 10, auch 12 M pro 1000 kg von Hamburg hierher bezahlt. Sie sehen also, daß es möglich ist, auch höhere Schiffsfrachten zu bewilligen, auch wo Eisenbahnlinien da sind. Freilich spricht dabei ja auch mit, daß die Eisenbahnen jetzt im Kriege weniger leistungsfähig waren, als das im Frieden der Fall war.

Wenn der Herr Vortragende gemeint hat, daß es doch leichter sei, einzelne Eisenbahnwaggons zu dirigieren als ganze Kähne, so möchte ich dem widersprechen. 1000 t sind ein Lastzug von 100 Waggons zu je 10 t oder, wenn Sie annehmen, daß jetzt 15 t-Waggons gebaut werden, ein Lastzug von ungefähr 70 Wagen. Das ist ein ganzer Eisenbahnzug. Zum Beladen desselben brauchen Sie nicht allein viel mehr Zeit, sondern auch viel mehr Kräfte, als wenn Sie durch Kräne oder Elevatoren einen Kahn von 1000 t beladen. Alle diese Umstände sprechen so sehr für die Schiffahrt, daß ich nur mein Erstaunen darüber ausdrücken kann, daß wir nicht früher — meine Herren, Sie wissen ja alle, aus welchen Gründen — dazu gekommen sind, den Osten mit dem Westen in geeigneter Weise durch eine Wasserstraße zu verbinden. Ich möchte daher auch den Wunsch aussprechen, daß möglichst alles getan wird, um die Projekte zu fördern. Man muß sich aber hüten, die Projekte zu zersplittern; denn wenn man das tut, kommt schließlich gar nichts heraus.

Dr. R a u s c h (Dessau): Ich möchte mir die Anfrage gestatten, ob seitens des Vorstandes eine Beschlußfassung vorgesehen ist. Denn sollte das der Fall sein, so würde sich vielleicht eine Erörterung daran knüpfen können; würde diese Beschlußfassung aber bereits den Wünschen der Anhänger der Südlinie gerecht werden, so würde eine Erörterung unsererseits unterbleiben.

Leutnant H a s l i n g e r : Meine Herren! Ich möchte mich hier nicht als Vertreter der Schiffahrtsabteilung äußern, sondern nur meiner persönlichen Ansicht Ausdruck geben. Ich möchte mich hier auch nicht zu den technischen Möglichkeiten und Unmöglichkeiten der Durchführbarkeit der verschiedenen Projekte äußern, sondern hierzu lediglich vom reinen Transportstandpunkt aus Stellung nehmen. Militärisch wäre wohl zweifellos der kürzesten Linie der Vorzug zu geben. Vom wirtschaftlichen Standpunkt wäre die Frage zu beantworten: „Kommt für den Verkehr in der Hauptsache die große durchgehende Bewegung in Betracht, oder kommt es mehr darauf an, die Gebiete aufzuschließen?" Es ist ohne weiteres zuzugeben, daß unter den heutigen Verhältnissen die große durchgehende Bewegung den Vorzug hat. Hätten wir z. B. mit durchgehenden Kähnen von der Ruhr nach Königsberg und Kowno verschiffen können, wäre unsere Transportlage ganz wesentlich entlastet worden, so wie sich die Verhältnisse aber voraussichtlich gestalten werden, glaube ich nicht daran, daß nach dem Kriege wieder wie in normalen Friedenszeiten die große durchgehende Bewegung überhaupt wirtschaftlich möglich ist. Die Kanalabgaben allein betragen heute z. B. von Magdeburg nach Königsberg etwa 3 M die Tonne und werden sich von der Ruhr wohl auch mindestens auf 3,50 M die Tonne stellen, außerdem dauert die Bewegung etwa 30 bis 40 Tage. Es käme dann dazu, daß sich der Seeverkehr unbedingt den Binnenfrachten anpassen und wahrscheinlich wieder allmählich auf annähernd dieselben Frachtbedingungen zurückkommen wird. Ich möchte deshalb glauben, daß die lokalen Bewegungen die größere Rolle spielen werden und daß man deshalb der Linienführung den Vorzug geben muß, welche die größten Absatzgebiete aufschließt.

Havariekommissar W i e s e n t a l : Den letzten Worten des Herrn Vorredners möchte ich doch widersprechen. Er übersieht dabei, daß wenn der Seeverkehr wieder stattfindet, das Gut immerhin zunächst in den Flußkahn geladen werden muß, vom Flußkahn in das Seeschiff und wiederum am Endpunkte vom Seeschiff in den Flußkahn, so daß eine doppelte Umladung stattfindet. Darum bin ich der Ansicht, daß immerhin der Flußverkehr, wenn das Kanalsystem richtig funktioniert, in gewisser Weise dem Umschlagsverkehr durch die See vorzuziehen sein wird.

V o r s i t z e n d e r : Wünscht noch einer der Herren das Wort? — Das ist nicht der Fall.

Meine Herren! Wir haben uns vorhin im Vorstande darüber geeinigt, daß es zweckmäßig ist, eine Entschließung zu fassen, die dem Umstande Rechnung trägt, daß von den Anhängern der Südlinie demnächst, wie bekannt, eine besondere Denkschrift veröffentlicht werden soll, die heute noch nicht vorliegt, und daß es deshalb richtig erscheint, ehe man zu einer bestimmten Linienführung Stellung nimmt, der anderen Partei auch die Möglichkeit zu geben, hier im Verein ihre Anschauungen vorzubringen. Wir haben uns im Vorstande den Weg der ganzen Verhandlungen so gedacht, daß wir in absehbarer Zeit, etwa in ein bis zwei oder zweieinhalb Monaten hier wieder zusammenkommen, und zwar wahrscheinlich in einer Sitzung des Großen Ausschusses, und daß wir dann sowohl die Vertreter der einen wie auch die Vertreter der anderen Linie zu Worte kommen lassen. (Sehr richtig!) Auf Grund dieser Darlegungen wird dann der Verein in die Lage gesetzt werden — wenn die Herren das wollen — seine Stellungnahme dahin zu präzisieren, daß er sich für die eine oder die andere Linie ausspricht. Dann ist jeder der beiden Parteien ihr Recht geworden; eine jede hat die Möglichkeit gehabt, an den Verein heranzutreten, ihm ihre Wünsche und Anschauungen bekanntzugeben, und dann kann der Verein, wie gesagt, Stellung nehmen, ohne daß der eine oder andere dadurch unangenehm berührt wird.

Die Entschließung, die wir Ihnen heute vorschlagen, bezieht sich also im wesentlichen darauf, daß es zweckmäßig und notwendig ist, in dieser Frage des Ausbaues unseres Kanalsystems in allererster Linie mit dem Mittellandkanal vorzugehen, weil dieser als der wichtigste erscheint. Der Wortlaut der Entschließung, den ich Ihnen hier vorlese und nachher zur Erörterung stellen werde, ist folgender:

E n t s c h l i e ß u n g.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt hat mit Interesse von dem neuen Vorschlag des Herrn Professor Franzius für die Fortsetzung des Mittellandkanals Kenntnis genommen und wird in einer demnächst einzuberufenden Versammlung, in der die projektierten Linien einzeln behandelt werden, zu der Frage der Linienführung Stellung nehmen.

Der Zentral-Verein ist aber nach wie vor der Ueberzeugung, daß die Fortführung des Mittellandkanals zur Elbe und zum Anschluß an die östlichen Wasserstraßen einem dringenden wirtschaftlichen und militärischen Interesse entspricht und daß diese Fortführung des Mittellandkanals vor allen anderen Kanalplänen den Vorzug verdient.

Er spricht die dringende Bitte aus, daß die Königliche Staatsregierung ohne Verzug an die Durchführung der erforderlichen Vorarbeiten herangehen und baldmöglichst die Ausführung des Planes in die Wege leiten möge.

(Bravo!)

Ich stelle diese Resolution zur Besprechung. Wünscht einer der Herren das Wort? — Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zur Abstimmung. Ich frage, ob jemand gegen die Annahme der Entschließung ist — Das ist auch nicht der Fall. Dann ist die Entschließung einstimmig angenommen. (Lebhaftes Bravo und Händeklatschen.)

Dann erübrigt mir nur noch, dem Herrn Vortragenden den ganz besonderen Dank des Vereins dafür auszusprechen, daß er uns heute diesen Vortrag zur Verfügung gestellt hat. Ich hoffe, daß, wenn wir demnächst wieder zusammenkommen und nun die beiden Kontrahenten auf die Mensur treten, alsdann, wie es bei jeder korrekten Mensur der Fall ist, auf der einen Seite die Abfuhr liegt. (Heiterkeit und Bravo!)

Meine Herren, dann kann ich die Sitzung schließen.

(Schluß 8 Uhr.)

Gustav Tonne †

Am 4. April d. J. ist Herr Kommerzienrat Gustav Tonne im 70. Lebensjahre durch den Tod abberufen worden. Der Verstorbene, einer Kaufmannsfamilie entstammend, widmete sich nach Beendigung seiner Schulzeit ebenfalls der kaufmännischen Laufbahn. Seine Lehrzeit absolvierte er im Hause Coste & Lippert in Magdeburg, um anschließend hieran seine weitere kaufmännische Tätigkeit im Geschäfte seines Vaters, der zusammen mit seinem Bruder unter der Firma Gebrüder Tonne ein Schiffahrts- und Holzgeschäft betrieb, zu entfalten. Im Jahre 1871, nach dem Tode seines Vaters, wurde er Mitinhaber der Firma Gebrüder Tonne, deren Geschäft er zunächst mit seinem Onkel und später mit seinem Vetter Jakob Tonne gemeinsam weiterführte und den vertretenen Handelszweig zu einer hohen Blüte entfaltete.



Gustav Tonne †

Schon frühzeitig bekundete der Entschlafene für die Elbeschiffahrt ein ganz besonderes Interesse, was ihn auch veranlaßte, Ende der siebziger Jahre namens der von ihm vertretenen Firma eine Dampferreederei zu gründen, die später, und zwar im Jahre 1898, an die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer in Dresden übergegangen ist.

Stets mit weitem Blick und sicherer Hand hat der Genannte nicht nur das Steuer seines eigenen Unternehmens zu führen gewußt, sondern ist auch bei allen Neuerungen auf dem Gebiete der modernen Technik bahnbrechend vorangegangen, so daß er mit Recht als der Pionier der Elbeschiffahrt bezeichnet werden kann. Allen, die seinen Rat begehrten, hat er mit dem reichen Schatze seines Wissens stets gern zur Seite gestanden, und sein Haus war immer die Pflegstätte der Freundschaft, des Friedens und der Eintracht. Durch seine Verdienste wird der Name Tonne wie ein Denkstein in der Geschichte der Elbeschiffahrt unvergeßlich bleiben.

Jm Jahre 1900 zum Königlichen Kommerzienrat ernannt, war der Verstorbene eine lange Reihe von Jahren Vorsitzender des im Jahre 1870 ins Leben gerufenen Vereins zur Förderung der Elbeschiffahrt, späteren Magdeburger Schiffahrtsvereins, ferner bis vor wenigen Jahren Vorsitzender der Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Mitglied der Magdeburger Handelskammer, erster stellvertretender Vorsitzender des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt sowie auch in den Jahren 1904 bis 1909 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften zu Dresden, welchen Ehrenämtern er stets in unermüdlicher Weise seine reichen Erfahrungen zuteil werden ließ. In Anerkennung seiner Verdienste sind ihm im Laufe der Zeit verschiedene hohe Orden verliehen worden; er war Ehrenvorsitzender des Magdeburger Schiffahrtsvereins, Ehrenmitglied des Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins in Dresden, und am 25. März 1918 ernannte ihn die Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt zum Ehrenmitglied.

Fast 50 Jahre hat Gustav Tonne für die Binnenschiffahrt gewirkt, im engeren Rahmen seiner Vaterstadt, dann für das ganze Elbstromgebiet, aber er hat sich auch mit allen Fragen, die die gesamte deutsche Binnenschiffahrt betreffen, eingehend beschäftigt. Seine rastlose Tätigkeit sichert ihm ein bleibendes Andenken; er ist heimgegangen, aber seine Taten und Werke werden fortleben.

Aufwendungen des preussischen Staates im Interesse des Schiffahrtswesens

Auch der diesjährige preußische Haushalt zeigt wieder, daß trotz der außerordentlich langen Kriegszeit für die Binnenschiffahrt erhebliche Aufwendungen gemacht werden, die im laufenden Jahre unserem Tiefbau dauernd Beschäftigung geben werden.

Unter den Einnahmen werden zunächst mit 2,34 Millionen M die Beiträge zur Unterhaltung der Land- und Wasserstraßen, Kanäle, Brücken und Wasserleitungen, für die Benutzung von Schleppdampfschiffen, von Lösch- und Lotsengerätschaften, Erlös für alte Baustoffe und Geräte sowie sonstige Einnahmen, mithin 40 000 M mehr als im Vorjahre, aufgeführt. Die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin ist wieder mit einer Einnahme von 100 000 M angesetzt. Unter den einmaligen Beiträgen sind besonders aufgeführt: 1000 M wieder zum Bau eines Uferdeckwerkes vor dem Müggendorfer Schardeich, 40 000 M (also 10 000 M mehr als im Vorjahre) zur Landgewinnung des Emdener Außenhafens und 12 000 M, mithin 400 M mehr als im Vorjahre, zur Verlängerung des Dünenschutzes am Nordstrande der Insel Norderney.

Unter den Einnahmen bildet die größte Position wiederum diejenige für Verkehrsabgaben (Brücken-, Fähr- und Hafengelder, Befahrungsabgaben) mit 11,38 Millionen M. Hier wird mit einem Rückgang der Einnahmen gerechnet, da im Vorjahre an dieser Stelle 13,63 Millionen Mark veranschlagt waren. Der Schleppbetrieb auf dem Rhein-Weser-Kanal mit 4 Millionen Mark Einnahme weist gegen die im Vorjahre angesetzten 1,80 Millionen Mark eine wesentliche Steigerung auf. Als Grund dieser Erhöhung der Einnahmeposition werden Mehreinnahmen infolge Verkehrssteigerung unter

Berücksichtigung einer Schlepplohnerhöhung aufgeführt, die wegen der verteuerten Betriebs- und Unterhaltungskosten in Aussicht genommen ist.

Das Bild der Befahrungsabgaben für die einzelnen Wasserstraßen weist in der Gesamteinnahme mit 8 379 000 M gegen die 8 926 000 M des Vorjahres nur einen geringen Rückgang auf. Immerhin ist es bemerkenswert, daß die Ursache des Rückganges der Einnahmen hauptsächlich auf die Wasserstraßen des Ostens entfällt, während die verhältnismäßig günstige Gesamtgestaltung auf Mehreinnahmen im Westen zurückzuführen ist, wie folgende Uebersicht zeigt:

	M	M
König-Wilhelm-Kanal	11 000	8 000
Wasserstraßen zwischen Pregel und Memel	115 000	31 000
Alle	12 000	5 000
Oberländischer Kanal	11 000	6 000
Weichsel-Haffkanal und Elbinger Weichsel	44 000	30 000
Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe	520 000	240 000
Obere Oder	664 000	664 000
Klodnitz-Kanal	25 000	5 000
Märkische Wasserstraßen ausschl. Berlin	3 274 000	2 674 000
Berliner Wasserstraßen	356 000	206 000
Kanalisierte Saale	40 000	15 000
Rhein-Weser-Kanal	3 000 000	4 000 000
Dortmund-Ems-Kanal	515 000	3 00 000
Ems-Jahde-Kanal	10 000	5 000
Kanalisierter Main	225 000	137 000
Kanalisierte Saar	31 000	10 000
Spoy-Kanal	31 000	31 000
Verschiedene kleine Gewässer	42 000	12 000

Unter den A u s g a b e n sind die Kosten für die Unterhaltung der Regierungsdienstgebäude und sonstiger Staatsgebäude mit Ausschluß der größeren Neubauten wie im Vorjahre mit 603 700 M angesetzt. Für Unterhaltung der Binnenhäfen und Binnengewässer einschließlich mit ihnen in unmittelbarer Verbindung stehender Strecken von Kanälen und kanalisierten Flüssen, der Leinpfade und Wasserleitungen, Fähren und Brücken über schiffbare Gewässer mit Ausschluß der größeren Neubauten und Hauptinstandsetzungen, Regulierungen von Strömen und Bezeichnung des Fahrwassers in ihnen, auch zur Gewährung von Beihilfen zur Förderung von der Binnenschiffahrt nützlichen wie von Entschädigungen für die Beseitigung von der Binnenschiffahrt hinderlichen Anlagen sowie zur Beschaffung von Beamtenhäusern nebst Dienstländereien sind 15 177 000 M, eine halbe Million Mark weniger als im Vorjahre, ausgeworfen. Die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin erfordert 96 000 M Zuschuß. Für die Unterhaltung der Seehäfen, Seeufer und Leuchtfeuer mit Ausschluß größerer Neubauten, für Unterhaltung und Vervollständigung der Dünen, Wethen, Baken, Seetonnen, Fähren und Brücken über Meeresarme usw. wie auch zur Gewährung ähnlicher Beihilfen, gleichartig der vorigen Position, sind 7 652 400 M vorgesehen. Die Aufwendungen zur Bekämpfung der Hochwasser- und Eisgefahr sind unverändert gegen das Vorjahr mit 300 000 M angesetzt. Gleichartig sind wieder 51 000 M für die Unterhaltung der Wege, Brücken und Fähren über nicht schiffbare Gewässer auf Grund rechtlicher Verpflichtungen des Staates und schließlich 97 900 M für unvorhergesehene Bauten ausgeworfen.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für Binnenwasserstraßen sind in folgender Hinsicht bemerkenswert: Die Verbesserung der Oderschiffahrtsstraße bei Breslau erfordert weitere 1,30 Millionen Mark (im Vorjahre 1,50 Millionen Mark), wobei sich die endgültige Höhe der Kostenüberschreitung noch nicht absehen läßt. Die Instandsetzung der Spree-Oder-Wasserstraße auf der Strecke Große Tränke—Fürstenberg weist einen zehnten Teilbetrag mit 100 000 M auf. Der hierfür veranschlagte Gesamtbedarf von 7 680 000 M ist damit bis zur Höhe von 7 560 000 Mark bewilligt. Für die Erweiterung des Plauer Kanals ist ein vierter Teilbetrag in Höhe von 50 000 M vorgesehen. Für diese Wasserstraße sind als Gesamtbedarf 6 835 000 M ausgeworfen, so daß jetzt dafür rund 1 350 000 M bewilligt sind.

Interessant ist der folgende Haushaltstitel über den Bau einer Brücke über die Geeste im Zuge der Chaussee von Lehe nach Bremen. Die in den Jahren 1892/95 auf Staatskosten neu erbaute Brücke an dieser Stelle stürzte im November 1895 infolge von Rutschungen des moorigen Untergrundes ein. Von einem Neubau der Brücke wurde damals abgesehen, weil sich der Baugrund noch nicht beruhigt hatte. Man errichtete unter Wiederverwendung des eisernen Ueberbaues der Mittelöffnung eine Holzbrücke. Diese hat trotz gründlicher Ausbesserung im Jahre 1909 inzwischen stark glitten. Namentlich die Pfähle, welche die Lager des eisernen Ueberbaues tragen, sowie die Pfähle der hölzernen Brückenrampen sind durchweg in Höhe der Mittelwasserlinie stark angefault und mußten zum großen Teil schon aufgeständert werden. Der Verband der Brücke hat sich so weit gelockert, daß sie sowohl für den Fluß- wie auch für den Landstraßenverkehr eine Gefahr bildet. Da aber ein endgültiger Neubau erst nach Verlegung des Staatsbahnhofes auf die Ostseite der Chaussee vorgenommen werden kann, so ist wiederum nur die Errichtung einer Notbrücke unter abermaliger Verwendung des eisernen Ueberbaues in Aussicht genommen.

Für die Erweiterung der Hafenanlagen in Memel, deren Gesamtbedarf auf 1,70 Millionen Mark veranschlagt ist, sind als zweiter Teilbetrag 500 000 M (gegen 400 000 M im Vorjahre) vorgesehen.

Der vom Staat in den Jahren 1889/1901 hergestellte Königsberger Seekanal hat schon vor Ausbruch des Krieges den Bedürfnissen der Schiffahrt nicht genügt, weil seine Fahrrinne nur eine Tiefe von 6,5 m hat. Mangels Befeuerung kann er während der Nacht nicht befahren werden. Nach Beendigung des Krieges werden die Notwendigkeit zur Versorgung mit Rohstoffen und das Bestreben, die im Kriege verlorengegangenen Schiffe durch leistungsfähigere von größeren Abmessungen zu ersetzen, hier Kanalverbesserungen nötig machen. Zur Beseitigung dieser Mängel, und um den für das Wirtschaftsleben von Ostpreußen und seines Hinterlandes wichtigen Handelsplatz Königsberg wettbewerbsfähig zu erhalten, ist es nötig, bald nach Beendigung des Krieges im Anschluß an die von dieser Stadt mit einem Kostenaufwand von 30 Millionen Mark beschlossene Herstellung eines städtischen Handels- und Industriehafens die Vertiefung des Königsberger Seekanals auf 8 m (also auf die für die Schiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde geplante Tiefe) und die entsprechende Verbreiterung sowie Befeuerung in Angriff zu nehmen Der Kostenbedarf für diese Maßnahmen ist auf 14,20 Millionen Mark veranschlagt, während sich die Mehrkosten für Unterhaltung und Betrieb jährlich auf 190 000 M belaufen. Die Kaufmannschaft von Königsberg hat sich verpflichtet, dem Staate zusätzlich zu dem bisher in Höhe von 159 500 M gewährleisteten Betrag einen weiteren Ertrag der Schiffahrtsabgaben auf dem Königsberger Seekanal und der alten Königsberger Rinne in Höhe von jährlich 5 % Verzinsung und ½ % Tilgung in Höhe eines Baukostenanteils von 3 550 000 M mit 195 000 M zu leisten und in gleicher Höhe auch die jährlichen Mehrkosten der Unterhaltung bis zur beendeten Tilgung des Baukostenanteils zu übernehmen. Von da an werden 190 000 M jährlich gewährleistet. Die Bauausführung wird sechs Jahre beanspruchen. Um die unvermeidliche gegenseitige Störung zwischen Schiffahrt und Baubetrieb einzuschränken, soll die veranschlagte Verlegung des nördlichen Camstigaller Kanaldammes schon im Rechnungsjahr 1918 mit einem Aufwand von 300 000 M ausgeführt werden.

Zur Herstellung eines Durchstichs in der Pregelbucht bei Cosse ist ein zweiter Teilbetrag in Höhe von 100 000 M bei einem Gesamtbedarf von 900 000 M vorgesehen. Zusammen sind für diese Anlage damit 600 000 M bewilligt.

Auf 630 000 M stellt sich der Gesamtbedarf für Uferschutzbauten an der Ostseeküste vor Jershöft. Hierfür ist ein vierter Teilbetrag von 20 000 M aufgeführt, so daß jetzt dafür 170 000 M bewilligt sind.

Die Uferschutzbauten in den Gemarkungen Groß-Möllen, Bauernhufen, Pleushagen und Altenhagen sind mit einem dritten Teilbetrag in Höhe von 20 000 M bei einem Gesamtbedarf von 270 000 M eingesetzt. Die bisherigen Bewilligungen für diese Arbeiten betragen somit 80 000 M.

Bei der Sturmflut 1913 hat sich gezeigt, daß der östliche Anschluß des Damerower Seedeichs an das Gelände nicht hochwasserfrei ist. Um hier einen Durchbruch nach dem Achterwasser zu verhindern, sind eine Verlängerung des Deichs nach Osten und eine Chausseeverlegung nötig. An den Gesamtkosten von 145 000 M beteiligen sich die Eisenbahn und der Kreis Usedom-Wollin mit 37 100 M. Der Staat hat für diese Arbeiten als erste Rate in diesem Jahr 50 000 M eingesetzt.

Die Gemeinde Wittdün auf der Insel Amrum hat 1913/14 eine 900 m lange Strandmauer erbaut. Zu den Gesamtkosten des Baues in Höhe von 250 000 M hat der Staat 205 000 M beigetragen. Bei den letzten Sturmfluten hat sich gezeigt, daß die Mauer zur Erhaltung der Schiffahrtsstraße nötig und ihre Verlängerung um 300 m ein Bedürfnis ist Die Kosten der Verlängerung einschließlich von Sicherungsarbeiten sind auf 235 000 M veranschlagt worden. Diese Summe hat der Staat im laufenden Haushaltsjahr auch ausgeworfen, da die Mauer größere Bedeutung als nur diejenige eines Uferschutzwerkes hat. Für jährliche Unterhaltungskosten werden 1600 M veranschlagt.

Für die Verbesserung der Seeschiffahrtsstraße nach Harburg ist als siebenter Teilbetrag eine Summe von 68 000 M aufgeführt. Der Gesamtbedarf von 6,52 Millionen Mark ist damit bis zur Höhe von 6,218 Millionen Mark bewilligt.

Für den weiteren Ausbau des Geländes auf dem West- und Ostufer des Fischereihafens in Geestemünde sind als vierter Teilbetrag 50 000 M vorgesehen, so daß für den Gesamtbedarf von 600 000 M nur noch eine Restrate von 50 000 M zu bewilligen bleibt.

Die alten, im Jahre 1860 erbauten Kaimauern am Vorhafen der Seeschleuse in Geestemünde entsprechen nicht mehr der im Interesse der Schiffahrt zu schaffenden und zu erhaltenden Wassertiefe des Vorhafens. Sie sind trotz der zu ihrer Sicherung ausgeführten Arbeiten mehr oder weniger abgängig geworden. Im April 1917 stürzte nach vorausgegangenem höheren Wasserstande die östliche Kaimauer, noch bevor Verstärkungsarbeiten ausgeführt waren, auf einer 50 m langen Strecke ein. Die zu beiden Seiten der Einsturzstelle stehengebliebene Mauer zeigt auf etwa je 25 m Länge gleichfalls einen bedrohlichen Zustand. Für die Neuerbauung von 100 m dieser Mauer sind im laufenden Etat 450 000 M vorgesehen.

Zur Herstellung einer Umschlagsstelle am neuen Binnenhafen zu Emden beträgt die Restbewilligung 350 000 M. Infolge der durch den Krieg bedingten erheblichen Verteuerung der Rohstoffpreise, der Arbeiterlöhne usw. haben die veranschlagten Mittel in Höhe von 1,90 Millionen Mark nicht ausgereicht. Die Ueberschreitung beträgt 1,250 Millionen Mark.

Für das laufende Rechnungsjahr sind 612 000 M für Landgewinnung westlich des Emder Außenhafens als siebente Teilrate angefordert. Der Gesamtbetrag für diese Arbeiten beträgt 6,10 Millionen Mark. Aber es wird schon jetzt hervorgehoben, daß die veranschlagten Kosten, die bis auf einen Rest von rund 0,4 Millionen Mark nunmehr bewilligt sind, nicht ausreichen. Infolge der im vorhergehenden Titel genannten verteuernden Faktoren hat sich die Bauausführung sowohl verlangsamt wie verteuert.

Die Sicherungsarbeiten im Emder Hafen erfordern einen Ergänzungsbetrag von 270 000 M. Die vor dem Kriege zu 1,330 Millionen Mark veranschlagten Kosten reichen zur Fertigstellung der Bauten nicht aus. Die Ueberschreitung wird hervorgerufen durch Preissteigerungen der Baustoffe und gestiegene Arbeiterlöhne. Diese Erhöhung ist mit 640 000 M ermittelt worden, von denen der größere Teil im Etatsjahr 1917 bereits bewilligt worden ist.

Als sechster Teilbetrag sind für die Strandschutzbauten auf der Insel Juist 150 000 M vorgesehen. Der Gesamtbedarf beträgt 2,180 Millionen Mark, von denen nunmehr über 1,60 Millionen Mark bewilligt sind.

Für die Verlängerung des Dünenschutzwerks auf Norderney ist ein Ergänzungsbetrag von 134 000 M vorgesehen. Der ursprüngliche Gesamtbedarf war auf 390 000 M veranschlagt worden. Es sind rund 397 000 M bisher für diese Arbeiten verbraucht. Auch hier macht sich die Teuerung des Krieges bemerkbar; es kommt hinzu, daß nach den Erfahrungen der letzten Sturmfluten zur Vermeidung größerer Unterhaltungskosten Verstärkungen der Buhnen erforderlich sind. Die Mehrkosten sind zu 180 000 M ermittelt und davon im vorigen Wirtschaftsjahre bereits 140 000 M bewilligt worden.

Zur Beseitigung der durch die Sturmfluten des Winters 1913/14 an den wasserbaufiskalischen Anlagen und Dünen der Ostseeküste verursachten Schäden finden sich als vierter Teilbetrag 50 000 M im Haushalt. Der Gesamtbedarf für diese Arbeiten war auf 2 773 400 M veranschlagt worden, von denen fast 2,5 Millionen Mark verbraucht sind.

Da auch bei der Erfüllung der Tiefbauaufgaben im Interesse unserer Schiffahrt Beton als Baumaterial zunehmende Verwendung findet, so sind für Versuche auf dem Gebiet des Eisenbetons im Etat 15 000 M vorgesehen. Die fortgesetzt weiterschreitende Entwicklung der Eisenbetonbauweise bedingt die Ausführung einer Reihe ergänzender Versuchsbauten. Die hierzu nötigen Mittel sollen zu einem Drittel von Preußen und dem Reiche übernommen werden, und zwar entfallen auf die Preußische Bauverwaltung 60 000 M und auf das Kriegsministerium 40 000 M; beide Beträge sind auf vier Jahre zu verteilen.

Das Gesamtbild der Preußischen Bauverwaltung im Haushaltsjahr 1918 zeigt in diesem Jahr 50 467 130 M dauernde Ausgaben gegen nur 48 826 488 M im Vorjahre. Die ordentlichen Einnahmen sind auf 26 051 000 M, mithin um 460 000 M geringer als 1917, veranschlagt.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für das laufende Jahr betragen im ganzen 5 326 000 M. Hier liegt allerdings ein wesentlicher Rückgang der Aufwendungen gegen das Vorjahr vor, wo dafür 10 351 000 M vorgesehen waren. Die Ursache dieses Rückgangs ist in den Kriegsverhältnissn begründet. Solange der Weltkrieg an die deutsche Volkswirtschaft so gewaltige Anforderungen wie in den letzten Jahren stellt, werden der Mangel an Arbeitskräften und die Teuerung aller Baumaterialien nicht zu beheben sein. Bei dieser Sachlage ist es erklärlich, wenn daher verschiedene Ausgaben auf bessere Zeiten verschoben werden.

P. M. Grempe.

Die Belastung der Schiffahrt durch die Umsatzsteuervorlage

Von Dr. Christian Grotewold.

Es ist bislang in Schiffahrtskreisen wenig bekannt geworden, daß die neue Umsatzbesteuerung auch eine Belastung der Schiffahrt mit sich bringen wird, allerdings nur insoweit, als gewisse Betriebe von der Umsatzsteuer erfaßt werden, die von der Verkehrssteuer noch frei geblieben waren. Die Steuerpflicht ergibt sich aus § 1 des geplanten Gesetzes, wonach der Umsatzsteuer jede selbständige geschäftliche oder berufliche Tätigkeit unterliegen soll, die im Inlande gegen Entgelt Lieferungen oder sonstige Leistungen ausführt. Die Steuerpflicht wird nicht dadurch berührt, daß die Leistung auf Grund gesetzlicher oder behördlicher Anordnungen geschieht. Nach dem Entwurf wird die Steuer fünf vom Tausend des für die steuerpflichtige Leistung vereinnahmten Entgeltes betragen. Falls die Gesamtheit des von einer sonst steuerpflichtigen Person in einem zeitlichen Steuerabschnitt (d. h. einem Kalenderjahre) vereinnahmten Engelts nicht mehr als 2000 M beträgt, bleibt die Person steuerfrei.

Die Bestimmungen des Gesetzes, die seine Anwendung auf die Schiffahrt im besonderen regeln, finden sich im § 2 Abs. 5 des Entwurfes; dieser lautet:

„Von der Besteuerung sind ausgenommen Beförderungen im Sinne des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (Reichsgesetzblatt S. 329) mit Ausnahme der im § 3 Nr. 4 und 5 daselbst genannten."

Die in § 3 Abs. 4 und 5 genannten Beförderungsformen, die von der Verkehrssteuer befreit sind, aber der Umsatzsteuer unterliegen, sind die folgenden: Beförderung von Gütern in nicht mit motorischer Kraft betriebenen Schiffen, die nicht höher als zu 100 cbm Reinraumgehalt oder 50 t Tragfähigkeit vermessen sind. Ferner: Beförderung von Gütern zu Wasser innerhalb eines Hafengebiets oder innerhalb eines und desselben Ortes. Diese beiden Betriebsformen der Schiffahrt haben also künftig eine Abgabe von 5 % zu tragen gegenüber der sonstigen Schiffahrt, die nach dem Verkehrssteuergesetz mit 7 % belastet bleibt.

Es darf angenommen werden, daß die Einziehung der Steuer aus der kleinen Schiffahrt und dem Ortsverkehr mit gewissen Schwierigkeiten verknüpft sein wird. Betroffen werden voraussichtlich in erster Reihe die kleinen Küstenschiffer, was aus sozialen Gründen besonders bedauerlich ist, zumal die Erhaltung dieser Art von Schiffahrt wegen des großen Nutzens, den sie für die Heranziehung von Nachwuchs für den Seemannsstand besitzt, als außerordentlich wertvoll betrachtet werden muß. Ferner wird besonders der Schutenverkehr im Hamburger Hafen, der im Frieden einen außerordentlich großen Umfang angenommen hat, erfaßt. Nur die allerkleinsten Betriebe, die unter 2000 M Fracht vereinnahmen, bleiben von der Steuer verschont.

Da von der Umsatzsteuer alle Betriebe ohne Ausnahme erfaßt werden, läge an sich kein Grund vor, dagegen Einspruch zu erheben, daß auch gewisse Zweige der Schiffahrt, die bisher verkehrssteuerfrei waren, zur Steuerleistung herangezogen werden. Da aber bemerkenswerterweise die Kohlenbeförderungen der Eisenbahn, die nach § 3 Absatz 8 des Verkehrssteuergesetzes verkehrssteuerfrei bleiben und nach § 32 desselben Gesetzes nur einem erhöhten Frachturkundenstempel unterworfen wurden, auch von der Umsatzsteuer nicht berührt werden, so mag an diesem Punkte eine berechtigte Kritik einsetzen. Damit soll allerdings nicht gesagt sein, daß eine 5prozentige Steuer auf Kohlenfrachten volkswirtschaftlich berechtigt wäre, wohl aber solle der Gesetzgeber alles vermeiden, was auf eine weitere Verschlechterung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Schiffahrt und Eisenbahn hinwirkt.

Die Erhebungsweise der neuen Steuer auf Grund eines Buchführungszwanges bietet zu Bemerkungen keinen Anlaß, da sie nach Lage der Dinge als zweckmäßig und wenig lästig für den Steuerzahler zu bezeichnen ist.

Konstanza als Seehafen

Der Seehafen von Konstanza stand bei Beginn des Weltkrieges unter den Hafenplätzen Rumäniens an dritter Stelle. Von seiner etwa einer Million starken Güterbewegung kamen auf den Eigenhandel nur 17 %, dagegen auf den Transithandel 83 %. Die etwa 26 000 Einwohner zählende Stadt war demnach ein typischer Durchgangshafen für Güter, aber auch für Passagiere. Die Seedampfer des rumänischen Seeschiffahrtsdienstes legten die Fahrt von Konstanza nach Konstantinopel in 12 Stunden zurück, nachdem sie auf einer fast geradlinigen Eisenbahnstrecke von etwa 230 km von Bukarest über Fetesti und Cernavoda in 12½ Stunden nach dort gelangt waren. Dieser Verkehrsweg, dessen letzte 63,2 km lange Eisenbahnstrecke Cernavoda—Konstanza seit 1860 in Betrieb ist, bildet auch den hauptsächlichsten Zubringer- und Handelsweg für die Ausfuhr der über Konstanza gehenden Gütermengen, unter denen Getreide und Petroleum bei weitem an erster Stelle stehen.

Nach der amtlichen rumänischen Eisenbahnstatistik wurden im Jahre 1914 insgesamt 196 721 Wagenladungen zu je 10 t ins Ausland expediert. Davon gingen über Braila 49 664, Konstanza 32 165 Wagenladungen. Die übrige Ausfuhr verteilte sich auf Burdajeni mit 20 908, Galatz 20 173, Corabia 13 556, Turnu Magurele 11 205, Giurgiu 9058, Calafat 8093, Câineni 6673, Calarasi 5629, Zimnicea 5267, Predeal 5063, Vercirowa 4211, Turn-Severin 1745, Oltenitza 1638, Palanka 1542 und Cernavoda 131 Wagenladungen. Man erkennt aus diesen Ziffern, wie wichtig der Handelsweg über Cernavoda nach Konstanza für die rumänische Getreideausfuhr war und welche Gütermengen die Getreideelevatoren der dortigen Hafenanlagen zu bewältigen hatten, solange die Dardanellen nicht geschlossen waren. Infolge der Teilnahme der Türkei am Kriege und infolge der Sperrung des Schiffsverkehrs in den Dardanellen ist der sonst so lebhafte Hafenverkehr von Konstanza immer mehr zurückgegangen. Der Ausfall der Getreideausfuhr über Konstanza

kam naturgemäß all den westlich gerichteten Eisenbahnlinien und den Donauhäfen zugute, die auch in den nächsten Jahren, solange der Seefrachtraum so knapp ist, den Verkehr weiter bewältigen dürften, denn nur auf die billigen Seefrachten stützte sich bis zum Beginn des Weltkrieges die große Getreideausfuhr über Konstanza. Der Eisenbahntransport dagegen war z. B. von Bukarest aus mit 104 Lei für den Waggon ganz wesentlich teurer als der von Bukarest nach Giurgiu (45 Lei) und Bukarest—Calarasi (80 bis 90 Lei).

Ganz ähnlich lagen auch die Petroleumausfuhrbedingungen über den Hafen von Konstanza. Als Petroleumsausfuhrhafen dominierte Konstanza bei Beginn des Weltkrieges derartig, daß seine Ausfuhr von 743 520 t (1912) auf 908 899 t im Jahre 1913 stieg. Sie umfaßte zuletzt 88 bis 90 % des gesamten rumänischen Petroleumexportes. Um die Transporte von Petroleum und seinen Derivaten noch erheblich zu verbilligen, wurden „Pipe-lines" gebaut, die von Baicoi ausgehend über Ploesti, Buzau und Cernavoda führen. Die Länge dieses Weges, der aus drei Leitungen bestand, betrug 300 km. Die Anlagekosten der Pipe-lines bezifferten sich auf 23 Millionen Lei. Der Tarif der Pipe-lines betrug 1½ Centimes für 1 t/km, so daß sich der Transport Baicoi-Konstanza auf 4,50 Lei für die Tonne gegenüber einer Eisenbahnfracht von 6,30 Lei stellte. Jedoch war diese Frachtdifferenz zwischen Pipelines und Eisenbahn von 1,80 pro Tonne nicht groß genug, um den Transport nach Konstanza erheblich zu beleben, zumal dort die Arbeitslöhne verhältnismäßig hoch waren.

Ebenso wie mit den Pipe-lines hat der rumänische Staat auch über die Verschiffung in Konstanza die Kontrolle bis zur Eroberung der Dobrudscha ausgeübt. Die großen staatlichen Petroleumläger und Reservoirs mit Pumpanlagen, die dort seit 1903/04 eingerichtet wurden, sind fast ausnahmslos im Betrieb gewesen. Es waren zuletzt 39 Reservoirs von durchschnittlich je 5000 cbm Fassungsraum. In diese Reservoirs konnten insgesamt 196 250 cbm Petroleum und Derivate eingelagert werden. Wie stark die Ausfuhr des rumänischen Petroleums über Konstanza 1914 durch die Sperrung der Dardanellen beeinflußt war, erhellt aus der Tatsache, daß sie 1914 auf 450 000 t, d. h. die Hälfte des Quantums von 1913 zurückgegangen ist. Das Jahr 1915 brachte, da ein allgemeines Petroleumausfuhrverbot erlassen wurde, einen noch größeren Rückgang der Ausfuhr. Ueberhaupt scheidet das Jahr 1915/16 für die Beurteilung der Ausfuhrleistungen des Seehafens von Konstanza vollständig aus, da ganz anormale Verhältnisse herrschten.

Was die Seehandelsverbindungen in Konstanza in normalen Zeiten nach den übrigen rumänischen Hafenplätzen und Häfen des Schwarzen und Mittelmeeres betrifft, so ist besonders hervorzuheben, daß die größte Zahl der Schiffe im ein- und ausgehenden Verkehr nach den rumänischen, türkischen, ägyptischen und englischen Häfen verkehrte. Auch nach Rußland, Belgien und Italien entwickelte sich eine recht lebhafte Schiffahrt. Demgegenüber trat die Zahl der nach Frankreich, Oesterreich, Belgien und Deutschland verkehrenden Schiffe zurück. Die Konkurrenz von Konstanza gegenüber Braila und Galatz stellte sich 1913 wie folgt:

	Einlaufende Schiffe:	Auslaufende Schiffe:	Ladung:	
	t	t	t	t
Galatz .	427 000	526 000	232 000	1 271 000
Braila .	418 000	702 000	246 000	1 011 000
Konstanza	648 000	1 104 000	235 000	857 000

Bei Beurteilung dieser Zahlen muß berücksichtigt werden, daß in den Ziffern des Verkehrs von Konstanza eine große Zahl rumänischeer Tonnen enthalten ist, die im Eingangsverkehr allein 231 000 und im Ausgangsverkehr 245 000 t ausmachten. Für die Bewältigung des eigentlichen Güterverkehrs im Konstanzaer Seehafen müssen sie größtenteils in Abzug gebracht werden.

Konstanza war bis zum Beginn des Weltkrieges der größte Ausfuhrhafen der Walachei. Galatz und Braila dagegen hatten in erster Linie die Moldau als Hinterland. Die Dobrudscha als einziges Hinterland von Konstanza würde diesem Seehafen niemals die Bedeutung gegeben haben, die er bei Beginn des Weltkrieges hatte. Ohne die Walachei als Hinterland würden auch die etwa ¾ Milliarden Lei betragenden Kosten, die die Ausgestaltung des Hafens von Konstanza erfordert hat, für die Zukunft unnütz angelegt sein. Der größte Teil dieser Kosten ist bekanntlich nach Frankreich gewandert, da die französische Firma Hallier die Hauptarbeiten hierfür ausgeführt hat. Wegen der Hafenanlagen in Konstanza wurde vor Jahren auch ein Prozeß in Bukarest ausgetragen, der viel Staub aufwirbelte und in welchem seinerzeit der heutige Präsident Poincaré im Bukarester Justizpalast gegen den rumänischen Staat plädiert hat.

Konstanza ist auch in Zukunft auf den Hafenverkehr und die Bewältigung von großen Getreide- und Petroleummengen angewiesen, wenn all diese Anlagen genügend ausgebeutet werden sollen. Ohne den Hafenverkehr würde Konstanza in Zukunft zwar die größte Stadt der Dobrudscha, aber doch eine tote Provinzstadt von 27 000 Einwohnern sein, in der die Industrie eine verhältnismäßig bescheidene Rolle spielt; denn außer einigen Sodawasserfabriken, fünf Ziegeleien, einem Basaltwerk, einer Blechwarenfabrik und etwas keramischer Industrie weist die Stadt kaum nennenswerte Unternehmungen und Industriezweige auf. Sie würde höchstens noch als Seebad ihre Reize haben, jedoch würde, wenn der frühere rege Badeverkehr wieder hergestellt werden soll, die Stadt in erster Linie auf das elegante rumänische Publikum rechnen müssen, was naturgemäß davon abhängig ist, wie sich in Zukunft das Schicksal dieses althistorischen Hafenplatzes am Schwarzen Meere endgültig gestaltet, d. h. ob es ein Freihafen oder ein rein bulgarischer Hafen wird.

Kleine Mitteilungen

Die Schiffsmotorenabteilung der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Berlin-Marienfelde, hat eine neue, vornehm ausgestattete Druckschrift über die laufenden Bootsmotoren-Typen herausgebracht. In anschaulicher Weise mit genauer Beschreibung der Einzelheiten und unter Angabe von Maßen und Gewichten sind die Motoren beschrieben, so daß jeder Interessent das Erforderliche daraus ersehen kann. Es handelt sich im wesentlichen um leichtere Typen für Motorboote, von denen drei Typen für 17, 35 und 45 PS besonders anschaulich, einbaufertig, dargestellt sind. Die besonderen Vorzüge dieser Motoren sind: Zuverlässigkeit im Dauerbetrieb, wirtschaftlicher Betriebsmittelverbrauch, ruhiger und gleichmäßiger Gang, gute Zugänglichkeit und einfache Bedienung, weitgehende Auswechselbarkeit aller Teile. Sie arbeiten in Viertakt und benötigen als Betriebsstoff leicht flüssige Brennstoffe.

Daneben ist die Firma bestrebt, ihre Typen der Erwerbs-Schiffahrt anzupassen, und sie ist dabei, schwere, langsamlaufende Bootsmotoren herauszubringen. Außerdem werden in ihrem Werk auch Oelmotoren zum Schiffsantrieb für die verschiedensten Sonderzwecke hergestellt, so für Fischereizwecke und Lastfrachtschiffe.

Bei der künftigen Entwicklung der Binnenschiffahrtsstraßen will jedenfalls die Firma mit ihren bewährten Fabrikaten darauf bedacht sein, sich auch ein Absatzgebiet in der Binnen- und Küstenschiffahrt zu sichern. Auch ist die Firma in der Lage, umsteuerbare Verpuffungsbootsmotoren in kleineren und mittleren Leistungen zu liefern.

Erfolgreiche Versuche mit Nachtfahrten unter Verwendung von Scheinwerfern auf der Donau. Seitens der Zentral-Transportleitung in Wien werden uns die nachstehenden Mitteilungen zur Verfügung gestellt, die zweifellos ein weitgehendes Interesse besitzen. Charakteristisch ist hierbei, daß wiederum, wie schon in so vielen anderen Sachen, sich die Schiffer und die aus ihnen gebildete Kommission (deren nähere Zusammensetzung hier einstweilen nicht bekannt ist) sich dieser Neuerung widersetzt haben, die man in der Binnenschiffahrt einzuführen beabsichtigt, also Widerstände der sogenannten praktischen Schiffahrt zu beobachten sind. Um so erfreulicher ist es im Interesse der Ausnutzung der Ströme, daß gerade hier auf den schwierigsten Strecken, ohne Rücksichtnahme auf die Gutachten jener Kommission, Versuche ausgeführt worden sind, die den Beweis erbracht haben, daß bei gutem Willen und entsprechend ausgesuchtem Personal Nachtfahrten durchaus möglich sind und daß durch einen derartigen Betrieb die Leistungsfähigkeit von Schiff und Strom ungemein gesteigert werden kann. Aus diesem Grunde dürften die nachstehenden Mitteilungen, bestehend aus zwei an die Zentral-Transportleitung gerichteten Depeschen, von bedeutendem Interesse sein, und es unterliegt keinem Zweifel, daß Herr Kapitän v. Döbrentei durch diese Arbeiten der gesamten Schiffahrt einen großen Dienst geleistet hat.

1. Vor ungefähr einem Monat wurde durch eine große Kommission eine Scheinwerferversuchsfahrt mit DDSG-Dampfer „Glanz" oberhalb Wiens gemacht und endete nach kürzester Zeit damit, daß sich die Kommissionsteilnehmer gegen die Verwendbarkeit des Scheinwerfers aussprachen. Um die Sache genauer zu prüfen und von den auseinandergehenden Meinungen einer zahlreichen Kommission unabhängig zu bleiben, begaben sich der Leiter der Schiffahrtsgruppe und dessen Referent Hauptmann Zimml ohne Kenntnis irgendwelcher Behörde oder der militärischen Schiffahrtsstellen heute abends 6 Uhr auf den Dampfer der MFTR „Elöd", um eine Versuchsfahrt nach Linz zu machen. Der Kürze halber wird die von Linz abgegebene telegraphische Meldung an den Chef der ZTL hier wiedergegeben: „Scheinwerferversuchsfahrt Wien—Linz wurde mit Dampfer „Elöd" mit einem Schlepp in Tau am 12. März 1918 um 6 Uhr abends angetreten. Während der ganzen, mondlosen, bis Mitternacht sternklaren, dann bewölkten Nacht war keinerlei Anstand. Gehalten wurde erst am 13. März, nachmittags 1 Uhr, in Persenbeug, wo für die Strudenpassage die Dunkelheit erwartet wurde. Bei vollkommen bewölktem, mond- und sternlosem Himmel und leicht regnerischem und nebligem Wetter wurde die Bergfahrt von Persenbeug um ½6 Uhr abends angetreten. Struden und stromwärts gelegene Furten wurden bei ununterbrochener Benutzung der Scheinwerfer anstandslos erreicht. Auf der ganzen Strecke herrschte äußerst

niederer Wasserstand: Wiener Pegel — 116. Es ist das erstemal, daß unter den gemeldeten Verhältnissen ein Remorkör mit Anhang die schwierigen Strecken Wien—Tulln und Struden—Wallsee ohne Unfall nachts befahren hat. Dieses für die Donauschiffahrt, somit auch für das gesamte Transportwesen den Erfolgen an der unteren und mittleren Donau sich anreihende überaus günstige Ergebnis ist der über alles Lob erhabenen Beratung seitens des DDSG-Kapitäns Karl Neumeister, ebensolcher Führung durch MFTR-Kapitän Piegl und MFTR-Lotsen Kurz, ferner der minutiös genauen und umsichtigen Vorbereitung und Durchführung des Scheinwerferdienstes durch Hauptmann Zimml und Leutnant Vegh zu verdanken. Ich habe genannten Kapitänen bei der Ankunft in Linz je 100 Kronen, dem Lotsen 50 Kronen einmalige Remuneration ausbezahlt und bitte um nachträgliche Genehmigung. Linz am 14., morgens 6 Uhr, mit zwei beladenen Schleppen verlassend, hoffe ich mit „Elöd" am selben Tage abends — also nach 48 Stunden — wieder in Wien einzutreffen. Da für die Remorkierung desselben Anhanges in derselben Relation bisher durchschnittlich vier Tage benötigt wurden, erscheint die ausbezahlte Remuneration allein an Mietersparnis vielfach gedeckt. Ergeht an Chef der ZTL, mitlesen DDSG, MFTR und ZTL. Schiffskapitän v. Döbrentei." Tatsächlich traf „Elöd" mit beiden beladenen Schleppen am 14. März, abends 6 Uhr, in Wien ein. Die beiden Kapitäne und der Lotse, welche noch am 13. abends schwer zu bewegen waren, den Struden und die Furten oberhalb des Strudens zu wagen, sind nunmehr begeisterte Anhänger der Scheinwerfer.

2. Der im Vormonat mit nur einem Leerschlepp erfolgreich durchgeführten Scheinwerferversuchsfahrt Wien—Linz folgte nun wieder bei Neumond und bei sehr niederem Wasserstand die Scheinwerferversuchsfahrt Wien—Regensburg. Versuchsdampfer war MFTR-Dampfer „Elöd" mit derselben ausgezeichneten Führung und Bemannung wie im Vormonat. Der Anhang bestand diesmal aus drei auf 13½ dm Tiefgang beladenen Schleppen mit zusammen 770 t: für Deutschland bestimmten Automobilen, Mais und Stroh. Pegelstand: Wien — 114, Linz — 112, Passau + 155, Regensburg — 12. Die geringste Fahrrinnentiefe wurde am 11., 2 Uhr vormittags, bei Schildorf mit 15 dm gelotet. Die restlos durchfahrenen Nächte waren mondlos und abwechselnd bewölkt, regnerisch und sternklar. Die Fahrt wurde Montag, den 8. April, 4 Uhr nachmittags, von Wien bergfahrend angetreten, die schwierigen Tullner Furten, ferner Struden und oberhalb gelegenen Furten ausnahmslos des Nachts mit voller Sicherheit passiert und nach ununterbrochener Fahrt am 10. April, 11 Uhr vormittags, Linz erreicht. Nach Abkoppelung des Strohschleppes und Einschiffung von Lebensmitteln wurde Linz nach halbstündigem Aufenthalt verlassen, die Strecke von Schlägen bergwärts in der Dunkelheit zurückgelegt, in Engelhartszell von 10 bis 10½ Uhr die Zollmanipulation erledigt und Passau am 11., 3½ Uhr morgens, erreicht. Nach Abkoppelung des zweiten Schleppes und Durchführung der Zoll- und Grenzkontrolle wurde Passau um 5 Uhr morgens verlassen und Regensburg um Mitternacht angelaufen. Nach Abkoppelung des dritten Wiener Schleppes und Uebernahme von zwei mit deutscher Kohle beladener, für Rumänien bestimmter Schleppen lasse ich den Kohlenvorrat ergänzen, beabsichtige von Regensburg am 12., 3½ Uhr nachts, die Talfahrt anzutreten, und hoffe, am 13. April mittags mit „Elöd" und zwei Kohlenschleppen nach nicht ganz fünftägiger Abwesenheit in Wien einzulaufen. Die in 80 Stunden von Wien nach Regensburg durchgeführte Bergfahrt, für welche normale Zugdampfer unter den gleichen nautischen und meteorologischen Verhältnissen die doppelte Reisedauer benötigen, ist ein unumstößlicher Beweis dafür, daß Nachtfahrten auf der österreichischen und bayerischen Donau selbst unter schwierigen Verhältnissen mit voller Sicherheit durchführbar sind. Dieser selbst von Fachleuten bezweifelte und nunmehr klar erwiesene Erfolg der Scheinwerfer-Nachtfahrten ist für die ganze Zukunft des Donauverkehres, insbesondere aber für die bald beginnende Alimentierung Deutschlands und Oesterreich-Ungarns mit ukrainischem Getreide von weittragender Bedeutung. Die Scheinwerfer gewähren in diesem engen Strombett fast die gleiche nautische Orientierung wie das Tageslicht, und kann daher auf die Errichtung von Leuchtfeuern und Legung von Leuchtbojen auf dieser Strecke vollkommen verzichtet werden. Hingegen erscheint eine vollkommener durchgeführte Tagesbezeichnung der Fahrrinne notwendig. Die österreichischen und deutschen Zoll- und Grenzbehörden erwiesen durch rasche Erledigung aller Formalitäten volles Verständnis für die Bedeutung des Verkehrswesens. Der Bemannung des Dampfers „Elöd", welche diese bahnbrechende Fahrt mit vorzüglichem Geiste und unermüdlichem Eifer durchführte, habe ich 1000 Kronen einmalige Remuneration ausbezahlt und bitte um nachträgliche Genehmigung. Kapitän v. Döbrentei m. p."

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock. Die Gesellschaft nahm für 1917 520 313 M Abschreibungen vor, der Reingewinn beträgt 730 750 M, die Dividende 10% von 3 000 000 M.

Bayerische Schiffbaugesellschaft m. b. H. vorm. Anton Schellenberger, Erlenbach a. M. Gegründet am 1. März 1918 mit 300 000 M Stammkapital; Geschäftsführer Schiffsbauingenieur Franz Josef Schellenberger in Danzig.

Berolina Versicherungsverein a. G., Charlottenburg. Die Satzung ist geändert worden. In den Aufsichtsrat sind die Schiffseigner Franz Leist aus Zehdenick und Friedrich Gade aus Konitz gewählt.

Wilhelm Bruch Kanalbau-A.-G. in Liqu., Berlin. Der Verlust für Ende 1917 beträgt 2 496 426 M (bei 2 500 000 M Aktienkapital).

Die Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer A.-G. in Cuxhaven nahm für 1917 25 435 M Abschreibungen vor und verzeichnete 23 184 M Reingewinn, sie zahlte auf 150 000 M Kapital 10 % Dividende und 5 % Bonus.

Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. An Oberingenieur F. J. Löffler ist Prokura erteilt.

Elbe Dampfschiffahrts-A.-G., Hamburg. Das Geschäftsjahr 1917 erbrachte nach 11 000 M Abschreibungen 36 816 M Reingewinn; auf 800 000 M Kapital wurden 4 % Dividende gezahlt.

Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Aken. Der Reingewinn für 1917 (nach 42 850 M Abschreibungen) betrug 110 551 M, die Dividende 9 % von 1 000 000 M.

Hafenrundfahrt A.-G., Kiel. Für 1917 wurden 47 128 M Abschreibungen vorgenommen. Der Reingewinn beträgt 33 195 M, die Dividende 5 % von 600 000 M.

Philipp Holzmann & Cie., G. m. b. H., Frankfurt (Main). Die Prokuren von P. Hochegger, M. Ritter, H. Engel, E. Fester, E. Rückgauer, R. Schneider und F. Zahn sind erloschen.

Howaldtswerke, Kiel. Die Prokura des Oberingenieurs Paul Degen ist erloschen.

A. Friedrich Kruse, Bremen. Am 1. Januar 1918 ist W. G. A. Schneider als Gesellschafter eingetreten.

Lindener Schiffswerft G. m. b. H., Linden. Das Stammkapital ist um 20 000 M auf 60 000 M erhöht worden.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Für 1917 ergab sich nach 186 149 M Abschreibungen ein Reingewinn von 307 226 M, auf 1 400 000 M Aktienkapital entfielen 15 % Dividende.

Niederrheinische Schiffswerft, Maschinenfabrik und Gießerei Lukas & Co., Duisburg-Ruhrort. Offene Handelsgesellschaft seit 1. März 1918, Gesellschafter W. Gestmann, J. van Holt, A. Lukas.

Oesterreichische Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft, Wien-Dresden. Die Prokuren von Wilhelm Eger und Carl Zanehl sind erloschen. An Ernst Otto Hunger in Dresden ist Gesamtprokura erteilt.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, Köln. Für 1917 ergab sich nach 225 258 M Abschreibungen ein Reingewinn von 281 138 M, die Dividende beträgt 4 % von 1 850 400 M.

Rickmers-Rhederei A.-G., Bremen. Hermann Friedrich Ringe ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

J. C. Ritter, Königstein, Elbe. Witwe J. C. Ritter ist durch Tod ausgeschieden. G. W. Heim ist Inhaber der Firma.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Nach 81 813 M Abschreibungen betrug der Reingewinn für 30. September 1917 104 920 M. Ingenieur Johann Meifort schied aus dem Vorstande, Diplomingenieur Hugo Busse aus Bremen wurde als Vorstandsmitglied bestellt.

F. Schichau, Elbing — Elbinger Dampfschiffs-Rhederei F. Schichau, Elbing. Carl H. Ziese schied durch Tod aus der Gesellschaft, Frau Hildegard Carlson geb. Ziese und Carl Carlson traten in dieselbe ein, zur Vertretung ist nur letzterer berechtigt, seine und die Prokura des Richard Gizycki sind erloschen.

F. Schichau, Schiffswerft, Danzig. Carl H. Ziese ist durch Tod ausgeschieden, zur Vertretung ist nur der Gesellschafter Carl Carlson berechtigt.

Schiffs-Installation A.-G., Bremen. Das erste Geschäftsjahr 1917 weist einen Verlust von 19 478 M nach.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn. Für 1917 verblieb nach 34 747 M Abschreibungen ein Reingewinn von 3888 M.

Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser, Bremen. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 nach 369 597 M Abschreibungen 740 994 M Reingewinn, sie zahlte auf 2 500 000 M Kapital 13 % Dividende.

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Gustav Bitter ist nicht mehr Geschäftsführer. Die Prokuren von Chr. Längenfelder und Dr. G. Meyer sind erloschen. An Julius Hirschnitz ist Gesamtprokura erteilt.

Adolph Thomae G. m. b. H., Duisburg. Das Stammkapital ist um 20 000 M auf 300 000 M erhöht worden.

Transport-Genossenschaft zu Berlin E. G. m. b. H. Einnahmen und Ausgaben für 1918 gleichen sich mit je 112 473 M, Aktiva und Passiva mit je 211 814 M aus. Die Zahl der Genossen betrug Ende 1917 2957 mit 29 570 M Geschäftsanteilen und gleicher Haftsumme. Laut Beschluß vom 12. Februar 1918 sind Geschäftsanteil und Haftsumme mit je 50 M erhöht.

Traven-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck. Die Liquidations-Eröffnungsbilanz für 12. Mai 1917 weist Aktiva und Passiva in Höhe von je 29 213 M auf.

C. Unland, Hamburg. Die Gesellschaft ist aufgelöst, C. F. G. Unland hat das Geschäft nebst Firma, Aktiven und Passiven übernommen.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. An Otto Heß und Franz Josef Rek ist für die Niederlassung Hamburg Prokura erteilt.

Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft, Flensburg. Aus 163 858 M Reingewinn (nach 113 000 M Abschreibungen) wurden für 1917 auf 775 000 M Kapital 12 % Dividende gezahlt.

Victoria Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer e. G. m. b. H., Breslau. Aus 23 179 M Reingewinn wurden für 1917 auf 882½ berechtigte Anteile je 23,50 M Dividende verteilt. Die Zahl der Genossen beträgt 811 mit 22 588 M Guthaben und 24 950 M Haftsumme.

Westdeutscher Lloyd Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Für Benno Dotterweich ist Carl Oppenheimer in Rotterdam zum Geschäftsführer bestellt. An Theodor Wübbels und Walter Kruyk ist Gesamtprokura erteilt.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Die Prokuren des Wilhelm Stute und des Leo Neuhäuser sind erloschen.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Crefeld. Das Stammkapital ist um 130 000 M auf 150 000 M erhöht.

Winschermann & Cie., G. m. b. H., Frankfurt, Main. Das Stammkapital ist um 20 000 M auf 230 000 M erhöht.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Karlsruhe. Das Stammkapital ist um 280 000 M auf 300 000 M erhöht.

Winschermann & Cie., G. m. b. H., Neuß. Das Stammkapital ist um 180 000 M auf 200 000 M erhöht.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Offenbach. Das Stammkapital ist um 180 000 M auf 200 000 M erhöht.

B. Wittkop A.-G. für Tiefbau, Berlin-Lichterfelde. Das am 31. August 1917 beendete Geschäftsjahr erforderte 215 550 M Abschreibungen und brachte 18 811 M Verlust, um die sich der vorjährige Gewinnvortrag auf 23 889 M minderte.

R. Wolf A.-G., Magdeburg. Die Erhöhung des Grundkapitals auf 13 750 000 M ist erfolgt.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Dem Vorstandsmitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt Herrn Königlichen Baurat Max Contag, Mitinhaber und Mitbegründer der bekannten Ingenieurfirma Havestadt & Contag, Berlin-Wilmersdorf, ist der Charakter als Geheimer Baurat verliehen worden.

Neue Mitglieder

Seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ Heft 1/2, Januar S. 21) sind dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt folgende Mitglieder neu beigetreten:

Magistrat Bernburg (körperschaftliches Mitglied).

Bremer Schleppschiffahrts - Gesellschaft, Bremen (körperschaftl. Mitglied).

Schroers, Voß & Langen, Speditionsges. m. b. H., Duisburg-Ruhrort.

Koch, Dr., Oberlandesgerichtsrat, Senatspräsident, Berlin, Gitschiner Straße 97 (Reichsschiedsgericht für Kriegswirtschaft).

Strack, A., Direktor der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Celle, Braunehirschstraße 9.

Boecker, W., Direktor der Deutschen Transport-Versicherungs-Gesellschaft, Berlin W 8, Charlottenstraße 29/30.

Wanckel, Wolfgang, Direktor zu Schönebeck a. d. E.

Aus verwandten Vereinen

Schiffahrtsverein Magdeburg. Die erste diesjährige Mitgliederversammlung des Schiffahrtsvereins Magdeburg wurde am 27. März d. J. unter dem Vorsitz des Schiffahrtsdirektors Fr. Engel im Hotel Kaiserhof abgehalten. Nach allgemeiner Begrüßung, insbesondere des als Gast erschienenen Hauptmanns Ziegler von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, brachte der Vorsitzende unter Hervorhebung der Heldentaten unserer Truppen das Kaiserhoch aus, in welches die Anwesenden begeistert einstimmten. Anschließend hieran äußerte sich der Vorsitzende in einer längeren Ansprache über die zur Auflage kommende 8. Kriegsanleihe und richtete die dringende Bitte an die Anwesenden, sich nicht nur selbst nach Möglichkeit an der Zeichnung zu beteiligen, sondern auch in Freundes- und Bekanntenkreisen in unermüdlicher Weise werbend für die Anleihe wirken zu wollen.

Hierauf wurde in die Tagesordnung eingetreten und nach Erledigung einiger geschäftlicher Mitteilungen die Veränderungen im Stande der Mitglieder, welche sich Ende des Jahres 1917 auf 127 beliefen, bekanntgegeben und zur Besprechung des Jahresberichtes für das Geschäftsjahr 1917 geschritten. Letzterer, wie auch der Rechnungsabschluß für 1917 wurden ohne Debatte genehmigt und dem Schatzmeister Entlastung erteilt. Von der Wahl eines Rechnungsprüfers wurde abgesehen. Die satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder Schiffahrtsdirekor Fr. Engel und Kaufmann August Braune jr. wurden einstimmig wiedergewählt. Den verstorbenen Mitgliedern August Braune sen., Magdeburg, Stadtrat O. Wanckel, Schönebeck, Kommerzienrat Runge, Wittenberge. wurde durch den Vorsitzenden in herzlichen Worten ein Nachruf gewidmet und die Ehrung der Verstorbenen durch Erhebung von den Plätzen bekundet.

Sodann wurde vom Vorsitzenden in ausführlicher Weise über die lebhafte Tätigkeit der vom Magdeburger Schiffahrtsverein geleiteten Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine berichtet und bekanntgegeben, daß sich genannte Arbeitsgemeinschaft im verflossenen Jahre neben vielen anderen Fragen im besonderen mit folgenden Angelegenheiten beschäftigt habe:

1. Hebung der wirtschaftlichen Lage der Binnenschiffahrt,
2. Entlastung der Eisenbahnen und Ueberleitung der Güter auf die Wasserstraßen,
3. Errichtung eines selbständigen Wasserstraßenministeriums,
4. Reichswirtschaftsamt,
5. Binnenschiffahrt und Uebergangswirtschaft,
6. Kohlen- und Verkehrssteuer,
7. Vertretung der Binnenschiffahrt im Landes- und Bezirkseisenbahnrat,
8. Mittellandkanal,
9. Elbe-Oder-Donau-Kanal,
10. Schiffsbeleihungsbanken.

Zu allen Einzelheiten sowie auch über die erfolgte Bildung eines Fachausschusses beim Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt zu Berlin gab der Vorsitzende entsprechende Erläuterungen, wie auch verschiedene Anfragen aus dem Kreise der Versammlung in aufklärender Weise durch den Vorsitzenden beantwortet wurden.

In Anerkennung langjähriger treuer Dienste wurden zehn Schiffsführern verschiedener Schiffahrtsunternehmungen die Erteilung von Ehrenzeugnissen zugebilligt.

Nachdem noch Wünsche wegen Entlastung des Schiffers von den Einladekosten für böhmische Braunkohlen, Entfernung eines Strompfeilers der Meissener Brücke und Zuschüttung des Landjoches der Elbbrücke zu Niederwartha geäußert und dem Vorsitzenden anerkennende Dankesworte für die Interessenwahrung und Mühewaltung entgegengebracht wurden, erfolgte der Schluß der Sitzung.

Der Concessionirte Sächsische Schifferverein hielt am 27. März an Bord des Oberdeckdampfers „Karlsbad“ der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft seine 73. ordentliche Hauptversammlung ab.

Der Vorsitzende des Vereins, Kommerzienrat C. Fischer von der Sächsich-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, gedachte in seinen einleitenden Worten zunächst des Weltkrieges, unserer Streiter und derer, die im Dienste des Vaterlandes ihr Leben auf dem Felde der Ehre dargebracht haben. Ihnen zum ehrenden Gedächtnis erhob sich die Versammlung von den Sitzen.

Auch das Andenken der im letzten Geschäftsjahre verstorbenen zehn Mitglieder wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt.

Dann ging man zum eigentlich geschäftlichen Teil der Tagesordnung über. Der Jahresbericht, durch dessen sorgfältige Bearbeitung sich der Schriftführer des Vereins, Prokurist O. Thieme von der S.-B. D.-G., aufs neue um den Verein verdient gemacht hat, wurde ebenso wie die vom Versicherungsvertreter Werner geprüfte Jahresrechnung einstimmig genehmigt und dem Vorstand Entlastung erteilt.

Zur Aufnahme in den Verein als neue Mitglieder sind vorschlagen Versicherungsdirektor Emil Ahlhelm (Dresden), Schiffseigner Oswald Greif (Dresden-Pieschen), Schiffseigner Walter Schulze (Dresden), Werftdirektor Rudolf Green (Uebigau) und Hermann Wienecke, in Firma Hofmann u. Römer, G. m. b. H. (Wittenberge), Abteilungsleiter Max Thomas (Dresden), Prokurist Bruno Epperlein (Riesa), Schiffshaupter Martin Hering (Krippen). Ihre Aufnahme gilt als vollzogen, wenn nicht innerhalb von vier Wochen dagegen schriftlich Einspruch erhoben wird.

Einem langjährigen Mitgliede, dem Schiffseigner Otto Kurt Schulze in Merschwitz, der seit dem 5. Dezember 1892 dem Verein angehört, wurde unter herzlichen Worten des Glückwunsches vom Vorsitzenden die Ehrennadel des Vereins überreicht.

Die aus dem Vorstande der Reihe nach ausscheidenden Herren Gelbhaar, Gleitz und Thieme wurden durch Zuruf wiedergewählt, ebenso bis 1920 der an Stelle des verstorbenen Vorstandsmitgliedes Stadtrat Kroegis (Meißen) vom Vorstande zugewählte Herr Ernst Kunze.

Aus dem Schiedsgericht der Dresdner Kaufmannschaft für Elbschiffahrtssachen sind durch Tod ausgeschieden die Herren Spediteur Alfred Hartmann (Dresden) und Schiffseigner Karl Kroegis (Meißen). Für sie werden für die Zeit bis 30. März 1919

gewählt die Herren Spediteur G. E. Müller und Paul Gelbhaar.

Stadtrat Kroegis (Meißen) hat auch dem Vereinsschiedsgericht angehört; für ihn wird in dieser Eigenschaft bis zur nächsten Hauptversammlung gewählt Schiffer Emil Schmidt (Schandau).

Es folgte nun die Ueberreichung von Ehrenzeugnissen. In den Vereinssitzungen des Jahres 1917 ist die Verleihung solcher Ehrenzeugnisse an folgende Herren beschlossen worden: Kapitän Karl Richard Viehrig (Schöna), Maschinist Richard Wehner (Kleinzschachwitz), Steuerleute Wilhelm Oskar Richter (Loschwitz), Max Schierz (Laubegast), Karl Grünzner (Herrnskretschen), Otto Fischer gen. Koch (Loschwitz), sämtlich seit 1892 im Dienste der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden; Inspektor Friedrich Uhlemann (Dresden), seit 1892 bei den Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft; Materialausgeber Paul Becker (Dresden), eingetreten 1889 bei der Nordwest; 1. Steuermann Karl Jänicke (Kleinwittenberg), eingetreten 1892 bei der vormaligen Kette; Steuermann Richard Alicke (Elster), eingetreten 1890 bei der Nordwest; Steuermann Max Berger (Posta), eingetreten 1891 bei der Nordwest und jetzt im Dienste der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft, Dresden; Steuermann Emil Saupe (Zehren), seit 1892 im Dienste der Familie Arnold, Niederlommatzsch; Steuermann Karl Gottlieb Richter (Krippen), seit 1879 im Dienste der Firma August Kroegis u. Co., Dresden. Ihnen wurden, soweit sie erschienen waren, die Ehrenzeugnisse vom Vorsitzenden mit beglückwünschenden Worten überreicht; die Versammlung ehrte die Ausgezeichneten durch ein dreifaches Hipp, hipp, hurra!

An Stelle des verstorbenen Rechnungsprüfers Versicherungsinspektors a. D. Friedrich Pfeifer wurde in dieses Amt berufen Versicherungsvertreter Robert Werner.

Im nichtöffentlichen Güterverkehr ist ein Beförderungspreis zu versteuern, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen im öffentlichen Güterverkehr gezahlt wird. Auf Wunsch der Generalzolldirektion hat es der Concessionirte Sächsische Schifferverein übernommen, einen Ausschuß vorzuschlagen, der die maßgebenden Beförderungspreise im Kohlenverkehr von Böhmen nach Sachsen von Zeit zu Zeit feststellt. Dieser Ausschuß besteht aus den Herren Friedrich Häse (Dresden), Walter Heim, in Firma J. C. Ritter (Königstein), Kommerzienrat Max Keller (Dresden), Schiffseigner Gustav Paul (Dresden) und Max Wittenberg (Dresden).

Zu der Frage der Schiffsbeleihungsbanken hat in der außerordentlichen Vereinsversammlung vom 8. November 1917 eine eingehende Aussprache stattgefunden. Es ist damals beschlossen worden, vor der Abgabe eines endgültigen Gutachtens eine Beratung dieser Frage im Bereiche der Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine in Magdeburg anzustreben und diese Körperschaft zu befragen, ob sie habe feststellen können, wieviel holländisches Kapital auf Elbeschiffe eingetragen sei.

Nach der Versammlung der Arbeitsgemeinschaft tagte in dieser Sache der beim Zentralverein für deutsche Binnen-Schiffahrt gebildete Fachausschuß, und zwar am 26. November 1917, der gegen 2 Stimmen folgende Entschließung annahm: „Der Fachausschuß begrüßt warm die Bestrebungen zur Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken und empfiehlt sie der tatkräftigen Förderung durch die Reichs- und Landesbehörden."

Die endgültigen Beschlüsse, die sich sowohl der Verein als auch die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine vorbehalten hatten, sind inzwischen durch die eingetretenen Tatsachen bereits überholt worden.

Nach den erhaltenen Mitteilungen ist in Hamburg bereits die erste Schiffsbeleihungsbank gegründet worden, und zwar unter Führung der Commerz- und Disconto-Bank. Ebenso haben sich in Berlin und Duisburg Unternehmen gebildet, deren Zweck die Beleihung von Schiffen sein wird.

Die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine war auch im Jahre 1917 sehr umfangreich. Die Arbeitsgemeinschaft hat zu einer großen Reihe bedeutsamer Fragen Stellung genommen, Gutachten abgegeben und in Eingaben an Reichs- und Landesbehörden im Interesse der Elbeschiffahrt tatkräftig gewirkt. Es sei an dieser Stelle daher der Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft anerkennend gedacht.

Der Arbeitsgemeinschaft gehören gegenwärtig sechs Fachvereine und fünf Schiffahrtsgesellschaften an; es liegt im Interesse des Vereins, die Arbeitsgemeinschaft auch fernerhin in jeder Beziehung zu unterstützen.

Die Steigerung der Ausgaben macht eine Erhöhung der Vereinsbeiträge erforderlich. Der Vorstand schlägt daher vor, die jährlichen Beiträge für Einzelmitglieder von 6 M auf 8 M und für Körperschaften von 50 M auf 75 M zu erhöhen und den Vorstand zu ermächtigen, bei körperschaftlichen Mitgliedern nach Bedarf Ausnahmen eintreten zu lassen. Die Versammlung erklärte sich damit einverstanden.

Unter Verschiedenes teilte der Vorsitzende noch mit, daß der Heimatdank, öffentlicher kostenloser Arbeitsnachweis für Kriegsinvalide in der Kreishauptmannschaft Dresden, Dresden, Schießgasse 14, bitte, bei Bedarf von Arbeitskräften seine Vermittlung in Anspruch zu nehmen.

Berliner Schiffahrts-Verein. In einer Vorstandssitzung vom 12. April wurde mitgeteilt, daß das Kaiserliche Postamt in Tegel dem vom Verein ausgesprochenen Wunsche auf Errichtung eines Fernsprechautomaten im Vorraum des Dienstgebäudes der Industriebahn-Verwaltung in Tegel — Hafen — näherzutreten bereit ist.

Weiter gelangte zum Vortrag, daß den Schiffern an der Schleuse in Rathenow beim Anlandgehen einige Schwierigkeiten erwachsen, nachdem neuerdings seitens der Wasserbauverwaltung ein Teil des Schleusengeländes durch ein Gitter gesperrt ist.

Sodann beschäftigte man sich mit dem Wunsche der Stadt Neukölln, der das Offenhalten der oberen Schleuse am Landwehrkanal und der Neuköllner Schleuse betrifft. Es wurde festgestellt, daß diese Maßnahme schon in früheren Zeiten befürwortet worden sei und daß sich ihre Durchführung im Interesse einer Beschleunigung des Frachtschiffahrtsverkehrs und der Ermöglichung eines ungestörten Personenverkehrs empfehle.

Schließlich wurde noch die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnen-Schiffahrt besprochen, die neuerdings durch die Errichtung eines solchen Verbandes für die Oberländischen Kanalschiffer in Elbing erstmalig in die Erscheinung getreten ist.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 4. L. 43 751. **Unterseeboot;** Zus. z Anm. L. 43 681. Paul Lindenau, Elbing, Königsberger Straße 16. 5. 1. 16.

Klasse 65a, 17. H. 62 112. **Warmwasserheizungsanlage.** Dipl.-Ing. Albert Hennig, Hamburg, Klosterallee 63. 14. 4. 13.

Klasse 65d, 9. B. 76 460. **Unterseemine.** Johan Bargholz, Hamburg, Kepelhofstr. 13. 23. 3. 14.

Klasse 65d, 9. H. 69 598. **Minenräumer.** A. N. Hovland, Kristiania, Norwegen; Vertr.: Max Löser u. Otto H. Knoop, Pat.-Anwälte, Dresden. 27. 1. 16. Norwegen 2. 2. 15.

Klasse 84a, 6. H. 72 040. **Turbinenanlage.** Johannes Heyn, Stettin, Grabowerstraße 6b. 23. 4. 17.

Klasse 84a, 3. H. 72 100. **Hebbarer, aus einem Hauptkörper und aufgesetzter Klappe bestehender Staukörper für Wasser-Wehranlagen.** Albert Huguenin, Zürich, Schweiz; Vertr.: H. Nähler, Dipl.-Ing. E. Vorwerk, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 7. 5. 17.

Klasse 84b, 2. G. 45 864. **Schiffseisenbahn mit entlastenden Schwimmkörpern auf quergeneigter Ebene.** Grün & Bilfinger Aktiengesellschaft, Mannheim. 8. 11. 17.

Klasse 84c, 2. N. 16 736. **Auf Gründungspfähle aufschiebbarer rohrförmiger Stütz- und Absteifkörper.** Aage Nielsen, Kopenhagen; Vertr.: Otto E. Zoepke, Pat.-Anw., Berlin W 9. 20. 3. 17.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 73. **Gewichtsanordnung für Taucherapparate mit luftdicht geschlossenem Anzuge.** Drägerwerk, Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. 24. 8. 13. D. 29 435.

Klasse 65a, 60. 305 390. **Vorrichtung zum Messen der Tauchtiefe von Schiffen mittels Meßrohr.** Peter Blättner, Ludwigshafen a. Rh. 24. 4. 17. B. 83 665.

Klasse 65a, 73. 305 366. **Atmungsgerät mit Injektorwirkung zum Tieftauchen.** Drägerwerk, Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. 3. 9. 12. D. 27 503.

Klasse 65d, 2. 305 260. **Tiefensteuerung an einem Torpedo.** Oswald Hoffmann, Neugersdorf, Sachsen. 16. 3. 15. H. 68 137.

Klasse 65f, 11. 305 391. **Stevenrohrabdichtung;** Zus. z. Pat. 304 830. Heinrich Toussaint, Kassel-Wilhelmshöhe, Löwenburgstraße 6. 15. 10. 14. T. 20 089.

Klasse 84a, 6. 305 274. **Selbsttätige Reinigungsvorrichtung für feststehende Wasserrechen.** Friedrich Trefzer, Neuenweg, Baden. 1. 8. 16. T. 20 951.

Klasse 84a, 3. 305 754. **Aufzug und Führungsvorrichtung für Walzenwehre, bei denen die Walze im Aufzugmittel hängt, ohne mit ihm fest verbunden zu sein.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 6. 8. 15. M. 58 321.

Klasse 84c, 4. 304 980. **Ramme, Fallhammer oder ähnliche Vorrichtung, welche durch Verbrennen schwer entzündbarer Brennstoffe betrieben wird.** Jean Müller, Lachen-Vonwil, St. Gallen, Schweiz; Vertr.: Dr. H. Göller, Pat.-Anw., Stuttgart. 2. 5. 16. M. 59 528.

Klasse 84c, 1. 305 235. **Verfahren zum Zementieren von Erdschichten.** August Wolfsholz, Preßzementbau A.-G., Berlin. 23. 3. 16. W. 47 686.

Klasse 84c, 4. 305 827. **Ramme zum Einrammen von Pfählen oder ähnlichen Gegenständen.** Dr.-Ing. Rudolf Harm, Wurzen i. Sa. 18. 10. 14. H. 67 490.

Klasse 84d, 3. 305 499. **Greifbagger.** The Hayward Co., New York; Vertr.: Dr. B. Oettinger, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 29. 4. 13. H. 62 245. Priorität aus der Anmeldung vom 6. 12. 12 anerkannt.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 84c, 228 476, 263 856, 292 919, 292 984,

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 676 274. **Kesselanlage mit Kühleinrichtungen für Tauchboote.** Allgemeine Elektricitäts - Gesellschaft, Berlin. 29. 11. 17. A. 27 550.

Klasse 65a. 677 257. **Wassereinlaßanordnung für die seitlichen Tauchtanks von Unterseebooten.** Akt.-Ges. „Weser", Bremen. 31. 12. 15. A. 25 307.

Klasse 65a. 677 261. **Preßluftbehälter an Wasserfahrzeugen.** Karl Kerrinnes, Trakehmen, Ostpr. 9. 11. 16. K. 69 170.

Klasse 65a. 677 352. **Kiel oder Schwertanordnung.** Max Heller, Charlottenburg, Waitzstraße 13. 3. 9. 17. H. 74 166.

Klasse 65a. 677 412. **Schwimmvorrichtung.** Lud. Helg, Aachen, Eilfschornsteinstraße 35. 8. 1. 18. H. 74 954.

Klasse 65a. 677 429. **Halter für Schiffseßnäpfe.** Hermann Kohrt, Bremen, Elisabethstraße 42. 21. 12. 17. K. 71 262.

Klasse 65a. 677 591. **Handglied für Panzertaucherrüstungen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 24. 5. 13. N. 13 194.

Klasse 65a. 677 638. **Kettenstopper für Ankerketten mit fallenartigem, von der Kette bewegbarem Stoppriegel.** Akt.-Ges. „Weser", Bremen. 22. 5. 16. A. 25 769.

Klasse 65c. 677 493. **Bootsgetriebe.** Heinrich Wernecke, Magdeburg-Buckau, Schönebecker Straße 119. 13. 12. 17. W. 49 549.

Klasse 65d. 677 415. **Haken zum Einholen von schwimmenden Minen.** Richard Spaether, Duisburg, Schweizerstraße 54. 10. 1. 18. S. 39 432.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 632 979. **Anzug aus wasserdichtem Stoff usw.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 8. 2. 15. H. 68 894. 7. 2. 18.

Klasse 65a. 628 001. **Rettungsplanke.** Georg Schellhaas, Frankenthal, Pfalz. 20. 3. 15. Sch. 54 996. 28. 2. 18.

Klasse 65a. 677 591. **Handglied usw.** Neufeldt u. Kuhnke, Kiel. 24. 5. 13. N. 13 194. 22. 12. 17.

Klasse 65c. 637 139. **Sicherheitsboot usw.** Johann Niedermann, Ueberlingen, Baden. 26. 2. 15. N. 15 059. 11. 2. 18.

Klasse 65f. 628 499. **Propeller.** Harburger Eisen- und Bronzewerke A.-G., Harburg a. E. 31. 3. 15. H. 69 252. 7. 3. 18.

Bücherbesprechungen

Jahrbuch der technischen Zeitschriften-Literatur (Technischer Index). Auskunft über Veröffentlichungen der technischen Fachpresse nach Sachgebieten, mit Technischem Zeitschriftenführer. Herausgegeben von Heinrich Rieser. Ausgabe 1917 für die Literatur des Jahres 1916. Berlin W 62 und Wien I, Verlag für Fachliteratur Ges. m. b. H. Preis 6 M.

Wenn man die Flut der in den technischen Fachzeitschriften andauernd zur Veröffentlichung gelangenden Arbeiten und die

heutige Steigerung der Berufstätigkeit jedes einzelnen sich vor Augen hält, so muß man zugeben, daß der im technischen Leben Tätige, sei er Industrieller, Konstrukteur, Beamter, Berater oder Lehrer, außerstande ist, sich über die Fortschritte und Neuerungen auf seinem Fachgebiet eingehend laufend zu unterrichten. Viele hervorragende Abhandlungen in technischen Zeitschriften müßten dem Fachmanne unbekannt bleiben, ihn der Gefahr der Rückständigkeit und Abhängigkeit von Besserwissenden aussetzen, wenn ihm heute nicht im Rieserschen Jahrbuch „Technischer Index" ein Behelf zur Seite stünde, in welchem das in zahllosen Fachaufsätzen niedergelegte wertvolle Erfahrungs-, Tatsachen- und Gedankenmaterial festgehalten, planmäßig gesichtet und in übersichtliche Ordnung gebracht erscheint. Viel Mühe, Zeit und Arbeit werden durch den Wegfall des bisher bei Beschaffung eines Literaturstoffes notwendig gewesenen Durchforschens der Fachblätter nach wissenswerten Aufsätzen erspart, der Ueberblick über die Fortschrite der Technik ungemein erleichtert und das Auffinden bestimmter Veröffentlichungen im Augenblicke des Bedarfes auf Anhieb ermöglicht. Als Erfordernis für die Organisation jedes technischen Bureaus sollte das Riesersche Jahrbuch: „Technischer Index", dessen 4. Jahrgang in der gegenwärtigen Ausgabe vorliegt, in technischen Aemtern, in den Konstruktionsstuben der Großgewerbebetriebe, in Ingenieurkanzleien, technischen Büchereien, Fabriksarchiven usw. keineswegs fehlen. Den gegenwärtig Heeresdienst leistenden Fachgenossen muß es bei der Wiederaufnahme ihrer früheren Berufstätigkeit von besonderem Nutzen sein, um daraus sofort zu erfahren, in welcher Richtung sich die Fortschritte der einzelnen Fachgebiete während der Kriegszeit bewegt haben.

Die Ausgestaltung des Großschiffahrtsweges auf dem Moldau- und Elbeflusse in Böhmen. Ihre Entwicklung und Stand mit Ende 1917; mit 2 Uebersichtskarten, 20 Abbildungen und 1 Diagramm. Erschienen als Heft 3 der „Veröffentlichungen des Oesterreichischen Arbeitsausschusses für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau" im Kommissionsverlage der Manzschen k. u. k. Hof-, Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien, 1918. Preis 3 K.

Der Oesterreichische Arbeitsausschuß, mit dessen Geschäftsführung die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg betraut ist, bringt in dem dritten Hefte seiner „Veröffentlichungen" einen wertvollen Beitrag zu der Frage des Elbe-Oder-Donau-Kanales. In drei besonderen sehr bemerkenswerten Abhandlungen werden eingehend besprochen:

1. Die Kanalisierungsarbeiten an der Moldau und Elbe. Mitgeteilt von k. k. Hofrat Ing. Anton Mager, Baudirektor der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen.

2. Die Regulierung und Kanalisierung der Mittel-Elbe von Melnik bis Jaromer und der Mittel-Moldau von Budweis bis Prag. Besprochen von k. k. Hofrat Ing. Emil Zimmler, Leiter der Expositur Prag der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen.

3. Der gegenwärtige Stand der Fluß- und Schiffahrtsverhältnisse auf der nicht kanalisierten Elbestrecke Aussig—Böhmisch-sächsische Landesgrenze. Behandelt von Ing. M. Machulka, k. k. Oberbaurat und Vorstand des Wasserbau-Departements der k. k. Statthalterei für Böhmen.

Mit der Herausgabe dieses Heftes wird vornehmlich bezweckt, die Oeffentlichkeit, welche über den Ausbau der geplanten natürlichen und künstlichen österreichischen Wasserstraßen bisher nur unzulänglich unterrichtet ist, für die Frage zu interessieren und über die bereits geleisteten und noch zu leistenden gewaltigen Arbeiten aufzuklären. Man wird aus diesem Bericht die Ueberzeugung gewinnen, daß die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen und die k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen mit anerkennenswertem Eifer bestrebt sind, den ihnen gestellten schwierigen Aufgaben gerecht zu werden.



XXV. Jahrgang 1918
Heft 9/10
Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Der Ausbau des Oberrheins im Deutschen Reichstag

Die Frage eines Ausbaues des Oberrheins von Straßburg bis hinauf zum Bodensee sowohl für die Großschiffahrt als auch für Kraftgewinnung beschäftigt seit Jahrzehnten die Oeffentlichkeit. Einerseits ist der Schweizer Ingenieur Gelpke mit Erfolg dafür eingetreten, daß die große Rheinschiffahrt bis Basel ausgedehnt wird, anderseits ist der Rheinschiffahrts-Verband Konstanz E. V. unter Leitung des Herrn Kommerzienrat Stromeyer bemüht, die Weiterführung der Schiffahrt in Verbindung mit einer Vollausnutzung der Wasserkräfte des Rheins bis zum Bodensee vorzubereiten. Bekanntlich hatte dieser Verband im Zusammenwirken mit der Schweiz und den angrenzenden süddeutschen Staaten im Jahre 1912 einen internationalen Wettbewerb zum 1. Dezember 1914 ausgeschrieben für die Erlangung von Plänen und Vorschlägen für die Schiffbarmachung und Kraftausnutzung der Rheinstrecke oberhalb Basel. Leider ist infolge des Kriegsausbruchs der Zeitpunkt für die Einreichung der Wettbewerbsarbeiten verschoben worden, sonst läge heute schon ein preisgekrönter Vorentwurf für den geplanten Ausbau vor, der unter anderem mit der Schwierigkeit einer Umgehung des Rheinfalles von Schaffhausen zu rechnen hat.

Neuerdings hat sich nun auch die deutsche Reichsregierung der Angelegenheit angenommen und es steht zu hoffen, daß dadurch ein schnelleres Vorgehen eingeschlagen wird, als bisher infolge des Widerstreites von Interessen der beteiligten Uferstaaten möglich war.

In der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 8. Mai d. J. hat der Abgeordnete Dr. Gugelmeier in dankenswerter Weise die Gelegenheit ergriffen, für den Ausbau des Oberrheins energisch einzutreten, und er sagte unter anderem:

Wie bei jeder großen Unternehmung, meine Herren, ergeben sich natürlich auch bei dieser mancherlei Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten. Ich denke dabei zunächst an den Gegensatz derer, denen die Ausnützung der Wasserkräfte, und derer, denen die Schiffbarmachung des Stromes als das Wichtigere erscheint. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, ist es wohl verständlich, daß der Schiffahrtsvertreter einen freien Stromweg nicht gern durch den Einbau von Kraftwerken gestört sieht, und anderseits wird derjenige, der den Strom in erster Linie für elektrische Kraft ausnützen will, die Ansprüche der Schiffahrt einzuschränken versuchen. Beim Oberrhein ist diese Frage dadurch kompliziert, daß diese Interessengegensätze scheinbar auch staatlich getrennt sind. Denn es ist klar, daß die Schweiz das größte Interesse daran hat, von Rotterdam bis an ihre Grenze einen frei schiffbaren Rheinstrom zu erhalten, während Deutschland die Kräfte des Stromes eher zur Ausnützung locken.

Indessen sind diese Gegensätze nur scheinbar vorhanden. Ich habe schon dargelegt, wie sehr auch Deutschland daran interessiert ist, den Strom soweit wie möglich, frei schiffbar zu gestalten, und es kann deshalb nicht schwer sein, Interessengegensätze auszugleichen.

Wir können von deutscher Seite selbstverständlich nicht darauf verzichten, die Rheinwasserkräfte von Basel bis Straßburg ungenützt zu lassen, den Rhein dahinfließen zu lassen, ohne die 500 000 Pferdekräfte, die hier gewonnen werden können, auszunützen.

Aber, meine Herren, wir können mit der Schweiz in Verhandlungen treten und können es erreichen, daß, wenn wir die eine oder andere Gefällsstufe nicht völlig ausnützen, dann die Schweiz aus ihrem großen Wasserkraftreservoir uns ihrerseits Kräfte zur Verfügung stellt. So kann es nicht schwer sein, zu einer einheitlichen Planung zu kommen.

Ich möchte die Regierung bitten, von diesem Gedanken ausgehend, doch zu versuchen, mit der benachbarten Schweiz in Verhandlungen einzutreten, und ich nehme an, daß auch seitens der Schweiz das Interesse so groß sein wird, daß sie in erster Linie an unsere Regierung herantreten wird, um zu einem gemeinsamen Ziele zu kommen.

Es wird dabei auch die Frage zu erörtern sein, ob denn die Schweiz sich auf die Rheinschiffahrtsakte berufen kann, und es wäre von Wert, eine Erklärung der Regierung darüber zu erhalten, welcher Meinung sie ist. Es wird in der Schweizer Presse da

und dort darauf hingewiesen, daß die Rheinschiffahrtsakte es verhindere, den Rhein zum Ausbau der Wasserkräfte nördlich von Basel zu benutzen; denn die Rheinschiffahrtsakte spricht davon, daß die Schiffahrt auf dem Rhein von Basel bis zum offenen Meer frei sein soll und daß die Uferregierungen dafür Sorge zu tragen haben, daß die Schiffahrt durch Mühlentriebwerke und sonstige künstliche Anlagen keinerlei Hindernis finde. Diese Schiffahrtsakte ist aber lediglich von den Uferstaaten nördlich der Schweiz abgeschlossen worden, so daß die Schweiz an ihr bis jetzt nicht beteiligt ist. Man wird deshalb annehmen müssen, daß die Schiffahrtsakte für die Verhandlungen mit der Schweiz nicht zugrunde gelegt werden kann, und es wäre von Wert, wenn die Regierung eine klare Erklärung hierüber geben könnte.

Der Abgeordnete Diez (Konstanz) wies in seiner Rede darauf hin, daß bereits am 21. März v. J. der damalige Staatssekretär Herr Dr. Helfferich erklärt habe, auf seine Veranlassung sei die Angelegenheit des Ausbaues des Oberrheins vom Reichsamt des Innern in die Hand genommen, um dieses Projekt, das nicht nur auf dem Gebiet der Verkehrswege, sondern auch auf dem Gebiet der Kraftgewinnung einen wesentlichen Fortschritt bringe, nach Möglichkeit zu fördern. Der Abgeordnete Diez betonte besonders, daß die Kohle als Kraftquelle durch die Elektrizität restlos ersetzt werden könne und daß deren Erzeugung bei konstanter Wasserkraft der Kohle absolut nicht bedarf. Auf der Rheinstrecke von Straßburg bis Konstanz harren annähernd eine Million Pferdekräfte der Ausbeutung. Kein anderer Strom Deutschlands sei in der Lage, auch nur annähernd ebenso große Kraftmengen zu schaffen wie der Oberrhein. Sollte die Vornahme der Projektierungsarbeiten militärischen Bedenken begegnen, dann wäre es Aufgabe der Reichsregierung, dafür zu sorgen, daß diese Bedenken zerstreut würden. Es sei alsdann zu hoffen, daß dieses große Friedens- und Kulturwerk durch einheitliches Zusammenwirken vom Reiche und den Bundesstaaten, im Benehmen mit Oesterreich und mit der Schweiz und unter weitgehender Heranziehung des privaten Kapitals in Bälde seiner Verwirklichung entgegengehen würde.

Die Erwiderung des Staatssekretärs des Reichswirtschaftsamtes und stellvertretenden Bevollmächtigten zum Bundesrat, des Freiherrn v. Stein, lassen wir hier im Wortlaut folgen:

Meine Herren, die Verhandlungen, die zwischen der Reichsverwaltung und den beteiligten Bundesregierungen über den Ausbau der Wasserstraße des Oberrheins oberhalb Straßburgs schon seit längerer Zeit eingeleitet worden sind, nahen sich insofern dem Abschluß, als ich annehme, daß in kurzem Einigkeit über die Art und Weise der Projektbearbeitung erzielt werden wird. Es wird dann sehr umfangreicher Arbeiten bedürfen; es ist nicht etwa eine Aufgabe, die innerhalb kurzer Zeit erledigt werden kann, sondern die nach den verschiedensten Richtungen eingehendster und sorgfältigster Prüfung bedarf. Aber Sie können versichert sein, daß sowohl von der Reichsverwaltung wie von den beteiligten Bundesregierungen die Sache so förderlich wie möglich betrieben werden wird.

Wenn einer der Herren Vorredner, der Herr Abgeordnete Gugelmeier, gemeint hat, daß ein Schleier tiefsten Geheimnisses über diesen Verhandlungen liege, so kann ich diese Meinung eigentlich nicht teilen. Wie der Herr Abgeordnete Diez (Konstanz) erwähnt hat, hat schon vor Jahr und Tag mein Amtsvorgänger, Herr Staatsminister Dr. Helfferich, darüber Auskunft gegeben, und in ausführlicher Weise ist auch in beiden Kammern des badischen Landtages und meines Wissens vor Jahr und Tag auch im elsaß-lothringischen Landtag über die Sache gesprochen worden. Also man kann nicht sagen, daß hier etwa in der Dunkelkammer gearbeitet worden sei. Dazu lag auch kein Anlaß vor. Aber so weit sind die Arbeiten nicht, daß man mit einem fertigen Projekt an die Oeffentlichkeit treten könnte, und eine gewisse Diskretion ist auch bei derlei Verhandlungen notwendig.

Was die Beteiligung der Schweiz anlangt, so will ich feststellen: es trifft zu, daß die Schweiz aus der Rheinschiffahrtsakte keinerlei Ansprüche ableiten kann; denn sie gehört nicht zu den Kontrahenten. Dagegen werden die Verhandlungen über diese Frage mit der Schweiz mit derselben Freundschaft und demselben nachbarlichen Entgegenkommen geführt werden, das die Verhandlungen mit der Schweiz von jeher ausgezeichnet hat und den freundschaftlichen Beziehungen entspricht, in denen wir von jeher mit der Nachbarrepublik leben.

Die Schweiz hat sich, wie ich hinzufügen darf, vor kurzer Zeit über den Stand der Angelegenheit erkundigt, um ihre Interessen zu wahren. Diese Interessen liegen ja, wie die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Gugelmeier auch ergeben haben, wohl nach zwei Seiten. Einmal ist es durchaus richtig, daß es für die Stadt Basel, speziell aber auch für den gesamten Verkehr der Schweiz nach der Nordsee von größter Bedeutung ist, daß die Schiffahrtsstraße in bester Weise hergerichtet wird. Auf der anderen Seite ist ja gar kein Zweifel, daß die Interessenten, die an der Ausnutzung der auf der schweizerischen Seite des Oberrheins verfügbaren Wasserkräfte beteiligt sind, mit einiger Besorgnis darauf sehen, daß die sehr viel größeren Wasserkräfte der Strecke zwischen Basel und Straßburg auch nutzbar gemacht werden können. Ich bin aber der Meinung, daß uns für die Zukunft so große Aufgaben industrieller Art bevorstehen, daß von irgendeiner Konkurrenz schädlicher Art hier nicht zu sprechen ist. Wir werden für die gesamten Wasserkräfte reichliche Verwendung haben, und so nehme ich auch an, daß hier kein unlösbarer Widerstreit der Interessen besteht.

Ich will noch bemerken, um jeden Zweifel zu zerstreuen, daß auch für die Reichsverwaltung nur der Ausbau der gesamten Wasserstraße von Straßburg aufwärts bis Konstanz in Frage kommt, nicht etwa bloß der der Teilstrecke bis Basel.

Diese Ausführungen des Vertreters der Reichsregierung wurden allseitig mit Beifall begrüßt. Es ist möglich, daß die Reichsregierung das erst in längerer Frist zu erwartende Ergebnis eines internationalen Wettbewerbs, wie es vor dem Kriege eingeleitet war, nicht mehr abwarten wird, sondern nach Maßgabe der bereits vorhandenen, ihr zur Verfügung gestellten Projektunterlagen die Konzessionierung der im Rahmen des großen Ausbauprojektes liegenden Rhein-Kraftwerke gestatten und damit gleichzeitig eine planmäßige Fortsetzung der großen Rheinschiffahrtsstraße bis hinauf zum „Schwäbischen Moor" in die Wege leiten wird.

Die heutige Zeit ist für langfristige internationale Wettbewerbe nicht angetan, der Bau von Schleusen und Kraftwerken nimmt einen Zeitraum von fünf bis sechs Jahren in Anspruch; jedes Jahr früherer Inbetriebsetzung der Schiffahrtsstraße und der Kraftwerke bedeutet einen volkswirtschaftlichen Gewinn, der nicht hoch genug veranschlagt werden kann. *Ctg.*

Teubert: Die Binnenschiffahrt[1])

Die Binnenschiffahrt steht unter den für die Friedensrüstung erörterten Fragen mit an erster Stelle. Zu eindringlich hat der Krieg erwiesen, wie irrig es war, daß man ihr früher vielfach nicht die Beachtung geschenkt hatte, die ihr unbedingt gebührte. Der Mangel eines planmäßig angelegten und durchgeführten Wasserstraßennetzes hat sich gerade während des Krieges in empfindlichster Weise fühlbar gemacht und weitesten Kreisen über die daraus erwachsenen schweren Gefahren die Augen geöffnet. Jetzt erst erkennt man allgemeiner die verhängnisvollen Fehler und Versäumnisse, die damals, trotz der von zuständiger Seite so oft erhobenen Mahnrufe, gemacht worden sind. Die Eisenbahn war die allein berechtigte Herrscherin im Reiche des Verkehrs, die Binnenschiffahrt das Stiefkind, veraltet, überholt und überflüssig. Bei der Mobilmachung war nicht mit ihr gerechnet, und doch hätte sie dabei so überaus wichtige Dienste leisten können zur Entlastung der mit Eilbeförderungen bis zum äußersten in Anspruch genommenen Schienenwege. — Zu spät zwar für den Krieg, aber nicht zu spät für die künftige Friedenszeit kommt jetzt endlich

[1]) Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten von Oskar Teubert; in 2 Bänden gr. 8⁰ mit VII und 664 Seiten und IX und 645 Seiten, nebst vielen Abbildungen und 7 Wasserstrassenkarten. Verlag: Leipzig 1912 und 1918, Wilhelm Engelmann. Geheftet 24 und 36 M.

allgemeiner die Erkenntnis der begangenen Fehler und nun auch das ernstliche Bestreben, das bisher Versäumte nachzuholen. Denn nicht nur im Kriege, mindestens ebenso, wenn nicht noch mehr, im Frieden ist die Binnenschiffahrt ein völlig unentbehrliches, im höchsten Maße wichtiges und bedeutsames Glied unseres gesamten Verkehrslebens, berufen neben und mit der Eisenbahn die großen Aufgaben zu lösen, die uns in der nächsten Zeit erwarten. Deshalb regt sich's nun auch auf allen Seiten.

Im Vordergrunde der Erörterungen steht die Frage des planmäßigen Ausbaues unseres Wasserstraßennetzes, in erster Linie die Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe. Die Entwürfe für die Nord- wie für die Südlinie liegen mehr oder weniger fertig vor und werden gegenwärtig auf das eingehendste geprüft. Daß dieser Teil des Netzes in der einen oder anderen Linienführung zunächst und bald zur Ausführung kommen wird, unterliegt nach den jüngsten Erklärungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause keinem Zweifel mehr. Daraus folgt naturgemäß die Weiterführung nach dem Osten und der Ausbau der östlichen Wasserstraßen, die durch die herrlichen Erfolge unserer tapferen Heere und durch den Anschluß der jetzt endlich in festen Friedensverträgen unserem Einfluß dauernd gewonnenen großen Ländergebiete von Polen, Litauen, Kurland, Livland und Estland ganz besondere Bedeutung gewonnen haben. Von mindestens derselben Wichtigkeit ist nach dem Friedensschluß mit Rumänien die Frage des Donauverkehrs und seine Verbindung mit dem deutschen Wasserstraßennetz geworden. Der Main-Donau-Kanal wird bereits von der bayerischen Regierung im einzelnen durchgearbeitet, für die Donau-Oder- und Donau-Elbe-Verbindung harren die Entwürfe seit langem der Ausführung. Der Werra-Main-Kanal soll den unmittelbaren Verkehr zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer ermöglichen. Die Mosel-Kanalisation und die damit zusammenhängenden Fragen treten erneut in den Vordergrund, und eine ganze Anzahl anderer wichtiger Haupt- und Nebenlinien zur Abkürzung und Ergänzung vorhandener Wasserwege warten auf Bearbeitung und Prüfung. — Die Ströme sind dem erheblich gewachsenen Bedürfnis entsprechend weiter auszubauen, ihre Wasserführung ist zu verbessern und durch Herstellung umfangreicher Staubeckenanlagen ist für eine sichere Ausnutzung und zweckmäßige Bewirtschaftung des vorhandenen Wasserschatzes zu sorgen, insbesondere auch mit dem Ziele auf die Schaffung gleichmäßigerer und reichlicherer Speisung der schiffbaren Ströme in Zeiten des Wassermangels. Daneben gehen die Erörterungen über die zweckmäßigste Größe und Form der Kanalquerschnitte und vor allem auch der Kanalschiffe, der Schleppschiffe und anderer Beförderungsmittel. Die Frage, ob ein einheitliches Normalschiff für alle, wenigstens die künstlichen Wasserstraßen zu erstreben sei und ob das bisher angenommene 600-t-Schiff ausreichend oder das 1000-t oder ein noch größeres Schiff zu wählen ist, wird eifrigst erwogen. Hier sei besonders hingewiesen auf die kürzlich auch in dieser Zeitschrift erschienenen bedeutsamen Ausführungen von Sympher. Die beste Betriebsart ist zu erforschen, die Ausrüstung der Wasserstraßen und Häfen mit Ladevorrichtungen u. dgl. muß verbessert und zum Teil neu geschaffen werden. Eingehende Untersuchungen über die Betriebskosten, die Fürsorge und Ausbildung der Schifferbevölkerung, über die Stärke der Schiffsbesatzung und über vieles andere sind erforderlich. Kurz, eine Fülle von Arbeit ist zu leisten, um der Binnenschiffahrt den ihr gebührenden Platz im Verkehrsleben frei zu machen und zu sichern.

Mitten hinein in diese sich mächtig regende Bewegung trifft das Erscheinen eines Werkes, das berufen und geeignet ist, bei der Lösung jener Aufgaben ein unentbehrlicher Führer und verläßlicher Berater zu sein. Es ist das Vermächtnis eines der Binnenschiffahrt gewidmeten Berufslebens. — „Oskar Teubert", der Name hat einen guten Klang in allen an der Schiffahrt beteiligten Kreisen, in denen er als hervorragender Sachkenner und erfahrener Praktiker bekannt und hochgeschätzt ist. Lange Jahre war er ein tätiges Mitglied unseres Vereins, der ihn in Anerkennung seiner großen Verdienste um die Binnenschiffahrt auch zum „korrespondierenden Mitgliede" ernannte. Ein trauriges Geschick hat es gewollt, daß er den Abschluß dieser Arbeit, in der er seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen zusammengefaßt hat, nicht selbst mehr erleben durfte. Kurz bevor er den Schlußsatz niederschreiben konnte, wurde er abberufen. In seinem Werke wird er fortleben. Es wendet sich an alle an der Binnenschiffahrt Beteiligten und erfaßt das gesamte mit ihr zusammenhängende Gebiet des in Binnenschiffahrt, Handel und Gewerbe tätigen Lebens.

Der reiche Inhalt verbietet, an dieser Stelle auf Einzelheiten einzugehen. Eine flüchtige Uebersicht wird zwar der Bedeutung des Werkes nicht gerecht, muß aber doch genügen, wenigstens ein ungefähres Bild von seinem Wesen zu geben.

Es ist in zwei ein in sich geschlossenes, zusammengehöriges Ganze bildenden Bänden erschienen, von denen der bereits vor längerer Zeit herausgebrachte I. Band die geschichtliche Entwicklung der Binnenschiffahrt und der Binnenwasserstraßen bis in die neueste Zeit und ferner alle in der Binnenschiffahrt des In- und Auslandes verwendeten Fahrzeuge, sowie endlich in einem Anhange kurz auch die Werften der Binnenschiffahrt behandelt. Ueber ihn ist in Heft 21 des Jahrganges 1912 dieser Zeitschrift S. 526 berichtet worden.

Der zweite Band, dessen Fertigstellung durch mancherlei ungünstige Umstände, Krankheit des Verfassers, und ganz besonders durch die Kriegszeit zwar verzögert, aber nun doch, nicht zum wenigsten auch dank der tatkräftigen Arbeit des Verlages, einwandsfrei ermöglicht wurde, gibt zunächst eine allgemeinverständliche Darstellung der technischen Ausgestaltung und Ausrüstung der Binnenwasserstraßen und -häfen und befaßt sich im übrigen hauptsächlich mit den die Binnenschiffahrt angehenden wirtschaftlichen Fragen. — Aus den Versuchen über den Schiffswiderstand ergeben sich die Forderungen für die Fortbewegung des Schiffes, die erforderliche Schleppkraft, die günstigste und zweckmäßigste Form und Größe des Schiffes, für Art und Zusammensetzung des Schleppzuges und für die Geschwindigkeit und Dauer der Reise. Eine umfangreiche, sorgfältig durchgearbeitete Tafel stellt alle wichtigeren Fahrtverbindungen auf den deutschen Binnenwasserstraßen nach Länge und Reisedauer zu einer Art von Schiffskursbuch zusammen. Besonders eingehende Behandlung erfährt der gewerbliche Betrieb der Binnenschiffahrt. Ausgehend von den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes werden die Anforderungen an Schiff und Schiffsmannschaft, an Ladung und Führung erörtert: Schiffsbrief, Schiffshypotheken, Schiffspatent und Schiffsregister, Befähigungsnachweis, Schifferschulen und Schifferprüfung, soziale Fürsorge, Nacht- und Sonntagsruhe, Kranken-, Alters-, Invaliden- und Unfallversicherung der Schiffer; das Frachtgeschäft in all seinen Beziehungen, die Pflichten und Rechte des Frachtführers, der Frachtbrief, Ladeschein, Schiffsmakler und Schifferbörsen, Lösch- und Ladezeiten, Handelsgebräuche; das Schleppgeschäft, Haftpflicht des Frachtunternehmers, Haverei und Havereiverteilung, die Versicherung von Schiff und Ladung, Transportversicherungsgesellschaften, Versicherungstarife usw. finden gebührende Würdigung. Ein weiterer inhaltreicher Abschnitt beschäftigt sich mit dem Groß- und Kleinbetrieb, Großschiffer und Einzelschiffer, Wettbewerb und Zusammenschluß der Groß- und Kleinschiffahrt, Transportgenossenschaften, Reedereien auf den einzelnen Wasserstraßen, rheinisches Kohlenkontor und Kleinbetrieb. Sehr bedeutungsvoll sind Teuberts

Ausführungen über die Selbstkosten der Binnenschiffahrt im Betriebe des Lastschiffes ohne eigene Triebkraft und im Schleppbetriebe, über die Frachtenbildung, Schlepplöhne, Höhe der Frachten auf den einzelnen deutschen Wasserstraßen, Gewinn der Binnenschiffahrt, Schiffahrtsgesellschaften, Wasserfracht und Eisenbahnfracht.

Im Schlußteil kommt das Verhältnis der Binnenschiffahrt zum Staate zu Worte. Er behandelt das Eigentum an den Wasserstraßen, das Wassergesetz, die Wasser- und Schiffahrtpolizei, Schiffahrtabgaben und deren Erhebung, Tarife, Monopolbetrieb und in einem Anhang einige Angaben aus der Verkehrsstatistik. — Alles dies in knapper, treffender Sprache dargestellt, erläutert durch viele gute Zeichnungen und Zahlentafeln, trotz der Schwierigkeiten der jetzigen Zeit vom Verlage dankenswerterweise ausgestattet mit schönem, klarem Druck, der durch verschiedene Größe der Buchstaben das Allgemeinwichtige von dem mehr örtlich Bedeutsamen auch äußerlich erkennbar scheidet, macht das Werk bei handlicher Form, seiner Bestimmung entsprechend, tatsächlich zu einem Handbuch im besten Sinne des Wortes: „für alle Beteiligten." Sie alle, der Klein- wie der Großschiffer, der Reeder wie der Handel- und Gewerbetreibende, der Techniker wie der Wirtschaftler, und wer sonst an der wirtschaftlichen Friedensrüstung für die Binnenschiffahrt mitzuwirken hat, finden in dem Buche zuverlässige Auskunft über alle einschlägigen Fragen. Ihnen allen kann daher das Werk auf das angelegentlichste empfohlen werden.

Sievers, Reg.- und Baurat
Berlin-Wilmersdorf.

Zur Hebung unserer Verkehrsinteressen

Ein Reichsverkehrsamt

Von Ingenieur Rosemeyer (Köln)

Mit der Mobilisierung des Verkehrs für unser Wirtschaftsleben kann man erst nach dem Frieden beginnen. Jetzt ist der Verkehr im Heeresinteresse mobilisiert. Das Militär kann sich durchsetzen und kurzerhand das erzwingen, was es will. Im Frieden geht es aber nicht so glatt. Neue Anträge werden in Kommissionen vergraben und unbequemen Anträgen bläst man auf diese oder ähnliche Weise langsam das Licht aus.

Nach dem Kriege wird ein friedlicher, aber um so ernsterer Kampf um die Existenz und um die Geltung auf dem Weltmarkt beginnen. In diesem Kampfe müssen sich Handel und Wandel in erster Linie auf den Verkehr stützen können, und deshalb ist eine Mobilisation unserer Verkehrsmittel und Verkehrswege für die Zeit nach dem Kriege vonnöten. In England und Amerika machte man zu Beginn des Krieges kurzen Prozeß und sicherte sich sofort die unumschränkte Handhabung aller Verkehrswege und Mittel. Diese Gewalt wird man sicher nicht wieder aus der Hand geben.

Unsere neuen großzügigen Verkehrsprojekte zur besseren Verbindung der mitteleuropäischen Staaten untereinander, die wiederaufgenommenen Projekte zur Kanalisierung der Mosel und der Saar, zur Erbauung eines Mittellandkanals, zum besseren Anschluß unseres Ruhrgebietes an das Weltmeer mittels eines Seekanals entspringen alle demselben Gedanken, den Verkehr zugunsten der Volkswirtschaft nach dem Kriege in möglichst großem Maße zu mobilisieren.

So viel haben wir nun alle aus dem Kriege gelernt, daß eine Mobilisation von einer Zentralstelle aus erfolgen muß, die alles übersieht, nicht allein den Verkehr in Preußen, sondern im ganzen Deutschen Reiche und auch den Verkehr mit außerdeutschen Ländern. Hierzu ist eine generalstabsartige Einrichtung, ein Reichsverkehrsamt, erforderlich.

Unter dem Titel „Reichsverkehrsamt" hat Dr. Edward schon in Nr. 10 der „Deutschen Stimmen" 1916 eine Einrichtung verlangt, die als Forschungsinstitut unseren ganzen Verkehr im weitesten Sinne, unser Wirtschaftsleben in bezug auf Handelsbeziehungen, Geldmarktlage, Verkehrswege und Verbesserung derselben usw. untersuchen soll. Zur besseren Charakterisierung und deutlicheren Unterscheidung sagte man hier vielleicht Reichswirtschaftsamt. Eine solche Reichsstelle besteht ohne dieses Forschungsinstitut, würde hierfür aber viele dankbaren Aufgaben vorfinden und wäre deshalb durchaus zu begrüßen.

Was ich vorschlage, ist kein bloßes Forschungsinstitut, sondern ein mit autoritativer Gewalt ausgestattetes Reichsverkehrsamt, welchem als oberste zentrale Stelle die Bestimmung über die Handhabung und die Verbesserung unseres gesamten Verkehrswesens obliegen soll.

Die bisherigen Bestrebungen zur einheitlichen Handhabung unserer Verkehrsmittel haben in den Bemühungen zur Bildung einer Reichseisenbahnverwaltung und in dem Beschluß zur Errichtung eines Reichswasserbauamtes ihren Ausdruck gefunden. Bei einer Reichseisenbahngemeinschaft ist man auf viele Widerstände gestoßen, die zum Teil Berechtigung haben, so daß man vielleicht davon abließe[1]).

Ein Reichsverkehrsamt, dem alle Verkehrsmittel und -wege unterstellt sind, würde dem Verkehr viel mehr nutzen als eine Reichseisenbahngemeinschaft, anderseits würde es aber die Selbständigkeit aller bestehenden Eisenbahngesellschaften erhalten. Die Eisenbahnen haben eine gut ausgebildete Betriebsmittelgemeinschaft, setzen auch in gegenseitigem Einverständnis mit Bahnen anderer Bundesstaaten und Nachbarländer ihre Fahrpläne fest, eine wirklich einheitliche Verkehrsleitung besteht aber nicht. So bestehen noch Tarifkuriosa, die sofort fallen, wenn den einzelnen Bundesstaaten jegliche Einwirkung auf die Handhabung ihrer Verkehrsmittel entzogen würde.

Wir haben auch ein Reichseisenbahnamt; dieses ist aber für die Verkehrsmobilisation insofern nicht ausschlaggebend, als wir daneben noch weitere Aemter für die Mobilisation der anderen Verkehrswege und -mittel notwendig hätten, ganz abgesehen davon, daß die Verfassung unseres Reichseisenbahnamtes für diese Aufgaben total ungenügend ist.

Ein Reichsverkehrsamt muß im ganzen Deutschen Reiche unumschränkte Gewalt über die Handhabung jeder einzelnen Verkehrseinrichtungen erhalten. Jedes Verkehrsmittel unterliegt seiner Verfügung. Das Reichsverkehrsamt entscheidet über dessen Verwendung im Rahmen von ihm selbst aufzustellender Pläne als höchste Gewalt.

Das Reichsverkehrsamt hätte Pläne zur Ergänzung unserer Verkehrswege für die Wasserstraßen und die Eisenbahnen sowohl als Verkehrslinien für die Luft auszuarbeiten oder bei anderweitiger Ausarbeitung, ebenso wie Verträge mit Grenzländern, zu genehmigen.

Alle Tarife würden vom Reichsverkehrsamt festgelegt. Für die Tarife können bestimmte, eventuell von Zeit zu Zeit zu ändernde Normen mit den einzelnen Bundeseisenbahnverwaltungen und den Verwaltungen der Wasserstraßen vereinbart werden.

---

[1]) Siehe auch Edwards, „Die Reichseisenbahnfrage" (Gustav Fischer, Jena).

Die Verrechnung der Leistungen jeder einzelnen Verkehrseinrichtung würde dem Reichsverkehrsamt obliegen.

Bei dem großen Einfluß, den jede private Lösch- und Ladevorrichtung für unser Verkehrswesen hat, müßte man auch dafür sorgen, daß diese im Verkehrsinteresse möglichst vollkommen angelegt werden und dem Reichsverkehrsamt einen Einfluß darauf zugestehen.

Bei irgendwelchen Betriebsstockungen, Wagenmangel usw. hätte das Reichsverkehrsamt die Ursache zu erforschen.

Zu Lasten der einzelnen Verkehrsinstitute würden dann verbleiben die Ausführung der Neubauten von Verkehrswegen und der Betrieb derselben sowie die Unterhaltung der Verkehrswege und der Betriebsmittel. So würde z. B. die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft in ihrem Gebiet für ihre Bahnen und Bahnanlagen sorgen, die Sächsische und Bayerische ebenso für ihre eigenen Bahnen und Betriebsmittel. Genau so ginge es dann bei den Wasserstraßen.

In allen Fällen, wo mehrere Staaten an dem Bau oder dem Betrieb von Verkehrswegen beteiligt sind, würde das Reichsverkehrsamt im Verein mit den beteiligten Staaten die Quote festsetzen oder bei Neubauten dem Reichstag vorschlagen, welche von den Gesamtkosten auf jeden beteiligten Staat entfallen.

Das Reichsverkehrsamt wäre also von den Sorgen aller Neubauten sowie von den Sorgen des Betriebes und der Unterhaltungen befreit. Dem Reichsverkehrsamt blieben nur die Sorgen der Angaben für den richtigen Ausbau unseres Verkehrswesens und die Bestimmungen über die zweckentsprechende Handhabung unserer Verkehrseinrichtungen.

Die restlose Ausnutzung unserer Verkehrseinrichtungen würde durch ein solches Reichsverkehrsamt in vollkommenster Weise gesichert. Die einzelnen Besitzer von Verkehrseinrichtungen müssen diese dem Gesamtverkehr zur Verfügung halten und dürfen nur nach dem Willen des Reichsverkehrsamtes damit arbeiten. Daß dabei örtliche Verfügungsberechtigungen, die heute auch der Gewalt einer Eisenbahndirektion unterstellt sind, beibehalten werden können, ist selbstredend.

Eine Zentralstelle, die so den Verkehr regelt, hört alle Wünsche und kennt bald unsere Verkehrsbedürfnisse. Ein auf so hoher Warte stehendes Amt kann dann am besten beurteilen, wo noch etwas zu verbessern ist und wie der Einzelverkehr im Rahmen des Gesamtverkehrs nach innen und außen geordnet werden kann.

Einem für das ganze Reich sorgenden Verkehrsamt dürfte man auch wohl das Vertrauen entgegenbringen, daß es über die Notwendigkeit und Nützlichkeit neuer großzügiger Wasserstraßen klarere Aufschlüsse gibt, als unsere jetzt hierfür in Betracht kommenden Behörden jemals gegeben haben.

Wenn die praktische Handhabung unserer Verkehrsmittel in eine Zentralgewalt gelegt ist, dann kann man auch leichter, als es heute möglich wäre, in Preußen eine Aufteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten anstreben, wie es im Verein Deutscher Ingenieure Gegenstand ausführlicher Erörterungen ist. Eine Unterteilung in ein Eisenbahnministerium, ein Wasserbauministerium und ein Ministerium für staatliche Arbeiten würde an der Spitze dieser Ministerien Plätze frei machen, welche von unseren besten Fachleuten besetzt werden könnten, wenn sie über eine für solche Posten unbedingt zu fordernde Vielseitigkeit verfügen. Unser ganzes Wirtschaftsleben und die ganze Verteidigung unseres Landes stützen sich auf unsere technischen Errungenschaften. Die Einreihung technisch gebildeter Köpfe in das Staatsministerium wäre an sich deshalb sehr zu wünschen, aber auch im Interesse der Ressorts vorteilhaft.

Ein Reichsverkehrsamt könnte auch, viel besser, als das jetzt möglich war, in innigstem Kontakt mit dem Kriegsministerium arbeiten, so daß es zu Kriegszeiten keiner Uebertragung von Verkehrsleitungen auf besondere Militärdirektionen bedürfte. Das Reichsverkehrsamt kann so organisiert werden, daß es im Falle einer Mobilmachung sofort ohne andere Hilfe umzustellen ist. Bedauerliche Reibungen und passive Widerstände, die sich bei der Uebernahme solcher Betriebe in die militärische Verwaltung ergeben können, sind dann ganz ausgeschaltet. Die Umstellung vollzieht sich mit demselben Personal vollständig reibungsfrei. Vor allem kann dann aber die zentrale Leitung dieselbe bleiben, und das ist allein schon viel wert.

Nach dem Kriege ist es ein zwingendes Gebot, mit unserem stark heruntergearbeiteten Eisenbahnmaterial möglichst günstige Frachten abzuwickeln. Das erscheint nur möglich, wenn alle Sonderinteressen ausgeschaltet werden. Die einzelnen Eisenbahndirektionen und Verwaltungen sollen sich eben nur darauf verlegen, den vorgeschriebenen Betrieb mit den geringsten Kosten durchzuführen. Ebenso brauchen die Wasserstraßenämter nur dafür zu sorgen, daß die Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung recht niedrige bleiben.

Wird die oberste Behörde im Verkehrswesen, das Reichsverkehrsamt, noch von einem Forschungsinstitut im Reichswirtschaftsamt unterstützt, dann dürfen wir wohl annehmen, für den kommenden Wirtschaftskampf gut gerüstet zu sein.

Diese kurzen Ausführungen wollen keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen. Sie haben nur den Zweck, auf die Notwendigkeit einer zentralen Gewalt für die spätere Handhabung unserer Verkehrsmittel und -wege hinzuweisen, die, vom Betriebe, der Unterhaltung und allen Neubauten gänzlich losgelöst, lediglich die Verkehrsmittel für das ganze Reich im Frieden wie im Kriege mobilisieren und für den zweckmäßigen, weiteren Ausbau unserer Verkehrswege Sorge tragen soll.

Anmerkung: Die Veröffentlichung des vorstehenden Aufsatzes besagt nicht, daß sich die Schriftleitung mit den Ausführungen vollkommen identifiziert. Die Schriftleitung.

Die Fertigstellung des Nogatabschlusses — die vorläufige Beendigung der Weichselregulierung

Von Dr. Hermann Steinert (Königsberg i. Pr.)

Am 15. September 1917 ist die kanalisierte Nogat dem Verkehr übergeben worden. Infolge des Krieges ist diese Tatsache fast gar nicht beachtet worden, der Tag ging sang- und klanglos vorüber. Im Frieden hätte er mit Recht Anlaß zu einer großen Feier gegeben. Die Fertigstellung der Nogatkanalisierung bedeutet auch zugleich die vorläufige Beendigung der Weichselregelung und damit den Abschluß eines Kulturwerkes, das beinahe ein volles Jahrhundert in Anspruch genommen hat.

Die Weichsel gehört nur mit den letzten 230 km ihres fast 1100 km langen Laufes zu Preußen. Der größte Teil ihres Gebietes mit den wasserreichsten Nebenflüssen liegt in Polen, Westrußland, Galizien und Ungarn, und infolge dieser großen Ausdehnung führt der Strom im Frühjahr besonders große Eis- und Hochwassermassen stromab. Da der Unterlauf in Preußen erheblich weiter nördlich liegt als der Oberlauf der Weichsel und ihrer Nebenflüsse, so ist hier unten die Temperatur niedriger: der Eisgang tritt später ein. Das von Polen kommende Eis findet daher im Frühjahr im Unterlauf noch festes Eis, wodurch Eissperren und Hochwasser veranlaßt werden. In alter Zeit war das heutige Weichseldelta offenes Gewässer, ähnlich wie das Frische Haff, das allmählich von den Sinkstoffen der Weichsel ausgefüllt wurde. Alljährlich wurde dies Deltagebiet von den Eismengen des Frühjahrhochwassers überflutet. Als später eine stärkere Besiedlung des allmählich immer höher aufgeschwemmten Deltagebietes eintrat, begann man, zum Schutz gegen das Hochwasser Deiche anzulegen. Zunächst wurden einzelne kleine hochgelegene Teile des Gebietes völlig von Deichen umgeben, bald kamen immer größere eingedeichte Gebiete hinzu. So wurde allmählich der

größte Teil des Weichseldeltas eingedeicht, und auch weiter stromauf entstanden Deiche im Stromtal. Die einzelnen eingedeichten Niederungen waren also an Ausdehnung sehr verschieden. Beim Bau der Deiche hatte man auch keinen einheitlichen Plan verfolgt, die Deiche waren verschieden stark und hoch; sie traten bei gegenüberliegenden Niederungen bald mehr, bald weniger nahe aneinander heran. Dadurch wurde bei Eisgang und Hochwasser eine ganz verschiedene Beanspruchung der Deiche herbeigeführt. Deichbrüchen wurde Vorschub geleistet, sie waren daher an der Tagesordnung, und mehrere hundert Deichbrüche sind im Laufe der Jahrhunderte vorgekommen.

In dem einstigen Ueberschwemmungsgebiet, dem späteren Delta, blieben mehrere Hauptstromrinnen der Weichsel: die nach Danzig führende Stromweichsel, die bei der Montauer Spitze abzweigende Nogat zum Frischen Haff und die ebenfalls zum Haff führende Elbinger Weichsel. Jeder dieser Arme führte einen Teil des Hochwassers ab, wobei die wichtigste Rolle naturgemäß die zur See fließende Stromweichsel spielte. Es kam aber nicht selten vor, daß infolge einer Eisstopfung in der Stromweichsel der größte Teil des Eisganges sich in die Nogat oder Elbinger Weichsel wandte, wo dann die Hochwassergefahr besonders groß wurde.

Machten schon diese Verhältnisse eine Regelung der Weichsel und ihrer Nebenarme notwendig, so wurde diese auch im Interesse der Schiffahrt erforderlich. Das Weichselbett war von zahlreichen Sandbänken und Inseln durchsetzt, die für den Eisgang hinderlich waren, vor allem aber die Schiffahrt sehr erschwerten. Sobald das Frühjahrshochwasser vorüber war, sank der Wasserstand bald sehr stark, so daß die Sandbänke vielfach zutage traten und die Durchschnittstiefe kaum noch drei Fuß betrug. Die unterwegs befindlichen Kähne mußten häufig ableichtern, um über die Sandbänke, die ihre Lage veränderten, hinwegzukommen, und da sie dennoch nicht selten auf Grund gerieten, dauerte die Fahrt zwischen Danzig und Thorn mitunter sechs bis acht Wochen. Solange man mit kleinen Kähnen fuhr, war dieser Zustand noch erträglich, als man aber mit dem zunehmenden Verkehr des 19. Jahrhunderts zur Verwendung größerer Schiffe überging, wurde der Wert der Weichsel als Wasserstraße immer geringer.

Der Wunsch, die Weichselniederung vor den Ueberschwemmungen und der Hochwassergefahr zu schützen, einerseits und das Schiffahrtsinteresse anderseits führten zum Beginn des Weichselausbaues. Es kam darauf an, für den Strom ein Mittelwasserbett zu schaffen, in dem das Wasser so eingeengt wäre, daß es von selbst eine genügende Schiffahrtstiefe herstellen müßte, ferner durch einheitliche Gestaltung der Deiche ein ausreichendes Hochwasserbett herzustellen. Nachdem man zunächst noch mit kleineren Deich- und Uferbefestigungs- und Stromreinigungsarbeiten vorgegangen war, wurde seit 1829 im Regierungsbezirk Marienwerder in größerem Umfange mit einer Regelung begonnen, bei der von 1832 bis 1856 37 Nebenarme abgedämmt und 600 Buhnen hergestellt wurden. Bis 1878 waren in Westpreußen etwa 134 km Uferlänge mit Einschränkungswerken versehen.

Da jedoch die Zunahme der Fahrwassertiefe nicht genügte und ein gründlicher Hochwasserschutz nicht zu erreichen war, entschloß man sich 1879 zu einem einheitlichen Ausbau des g a n z e n Stromes in Preußen. Dieser Ausbau hat erst 1917 mit der Fertigstellung der Nogatkanalisierung seinen Abschluß gefunden. Nach dem einheitlichen Plan sollte das oberste Stück des Stromes nahe der Grenze eine Breite des Mittelwasserbettes von 300 m erhalten. Von der Drewenzmündung bis zur Teilung an der Montauer Spitze war eine Breite von 375 m vorgesehen, und von da ab sollte die nach der See bei Neufähr führende Stromweichsel eine Breite von 250 m, die zum Haff führende Nogat eine solche von 125 m erhalten. Man rechnete also damit, daß sich das Wasser an der Montauer Spitze im Verhältnis von 2 : 1 auf Weichsel und Nogat teilen würde. Zur sicheren Abführung des Hochwassers sollten die Deiche so verlegt werden, daß zwischen ihnen in der ungeteilten Stromstrecke 1125 m liegen, nach der Teilung aber bei der Stromweichsel 750 und bei der Nogat 375 m. Die Elbinger Weichsel war schon früher, nach dem Weichseldurchbruch bei Neufähr im Jahre 1840, an der Abzweigung versandet, worauf man von 1845 bis 1850 mit einem Kostenaufwand von knapp einer Million Mark den Weichsel-Haff-Kanal baute, der südlich von der Elbinger Weichsel die Stromweichsel mit dem Frischen Haff verbindet. Die Elbinger Weichsel wurde vom Hauptstrom vollständig abgedämmt, dann aber von 1895 bis 1899 durch Baggerungen verbessert und durch eine Schiffahrtsschleuse mit dem Strom in Verbindung gebracht.

Seit 1880 war man hauptsächlich mit einem Durchbau der Weichseldeiche und der Herstellung von Mittel- und Hochwasserbett für den Strom beschäftigt. Um die Nogat zu entlasten und überhaupt eine bessere Abführung des Hochwassers und vor allem des Eises nach der See zu ermöglichen, wurde von 1889 bis 1895 mit 20,2 Millionen Mark Kosten eine neue Weichselmündung bei Schiewenhorst hergestellt, wodurch der Strom eine Verkürzung um 10 km erfuhr und ein letzter Stromknick vor der Mündung ausgeschaltet wurde. Eine Schleuse bei Einlage läßt die Schiffahrt in diesen Stromknick und damit nach Danzig gelangen. Im neuen Jahrhundert folgten dann noch Wasserbauten und Deichverlegungen bis hinauf nach der Abzweigung der Nogat, womit bis 1907 der Stromlauf von der polnischen Grenze bis zur Ostsee planmäßig hergerichtet war.

Es blieb hiernach nur noch die Nogat übrig, die sich noch in unbefriedigendem Zustande befand und bis in die neueste Zeit die Umgegend mit Hochwasser bedrohte, da einerseits die Eismassen der Weichsel nicht selten zum größten Teil in die Nogat hineingedrängt wurden, anderseits die Nogat für die Aufnahme und Abführung dieser Eismengen nicht überall breit genug war. Um das Nogatgebiet vor diesen Gefahren zu schützen, hatte man schon vor mehr als 50 Jahren einen teilweisen Abschluß der Nogat von der Weichsel vorgenommen, wodurch auch vor allen Dingen ein Schutz der Marienburger Eisenbahnbrücke gegen die Eisgefahr erreicht werden sollte. Man hatte schon damals den Wunsch, das ganze Eis und Hochwasser der Weichsel durch den Lauf der Stromweichsel nach der See abzuführen und die Nogat nur für einen geringen Teil des Hochwassers als Abzugskanal zu benutzen. Man hatte damals die Nogat an ihrer Abzweigung bei der Montauer Spitze abgedämmt und statt dessen etwas weiter unterhalb eine Verbindung durch einen fast im rechten Winkel von der Weichsel abzweigenden Kanal zwischen Nogat und Weichsel hergestellt. Durch die rechtwinklige Abzweigung sollte schon erreicht werden, daß der größte Teil des Eises an der Nogat vorbeiging; außerdem wurde am Abfluß dieses Pieckeler Kanals ein Ueberfall hergestellt, so daß erst bei einem verhältnismäßig hohen Wasserstand eine größere Wassermenge über diesen Ueberfall hinweg in die Nogat gelangen sollte. Durch die Querschnittsbemessung des Pieckeler-Kanals und den Ueberfall sollte also eine Verteilung des Hochwassers zwischen der Stromweichsel und der Nogat in der Weise vorgenommen werden, daß die Nogat nur etwa ein Drittel des Wassers erhielt entsprechend ihrem kleinsten Flutprofil.

Der Abschluß der Nogat bei der Montauer Spitze und der Bau des Pieckeler Kanals nahmen die Zeit von 1846 bis 1854 in Anspruch und kosteten rund 10 Millionen Mark.

Die Erwartungen, die man hinsichtlich des Hochwasserschutzes an diese Bauten geknüpft hatte, wurden keineswegs erfüllt, und die Nogatgegend ist auch nachher noch wiederholt von Deichbrüchen heimgesucht worden. Von den Elbinger Schiffahrtsinteressenten, die durch die Nogat eine gute Verbindung zur Stromweichsel gehabt hatten und dadurch Anteil an der Schiffahrt und dem Handel in Polen besassen, war schon vor dem Bau des Pieckeler Kanals darauf hingewiesen, daß die Folge dieser Arbeiten eine Versandung der Nogat und damit eine schwere Beeinträchtigung von Elbings Handel sei. Die Sachverständigen der Regierung glaubten dieses bestreiten zu können, und man sicherte den Elbingern auf deren wiederholten Einspruch ausdrücklich zu, daß ihnen unter allen Umständen eine gute schiffbare Verbindung durch die Nogat zur Weichsel erhalten bleiben sollte. Als dann die Bauten fertig waren, erwiesen sich die Elbinger Befürchtungen nur zu schnell als berechtigt. Waren vorher jährlich noch mehrere hundert Kähne mit polnischen Landeserzeugnissen nach Elbing gekommen, so versandete schon Mitte der fünfziger Jahre die Nogat so stark, daß der Verkehr mit Polen durch die Nogat vollständig aufhören mußte. Seit etwa 1860 ist Elbings Anteil an der Weichselschiffahrt fast vollständig verschwunden. Dies ist ein äußerst schwerer Schlag, von dem sich der Elbinger Handel niemals recht erholt hat. Die Regierung hat bedauerlicherweise ihr Versprechen, daß den Elbingern die schiffbare Verbindung mit der Weichsel erhalten bleiben solle, nicht eingelöst. Erst nach mehr als fünfzig Jahren ist die Schiffbarkeit der Nogat wieder hergestellt worden. Seit etwa 1860 bis 1916 konnte die Nogat nur in ihrem unteren Teil von tiefergehenden Schiffen befahren werden. Bei Marienburg war im Sommer eine Schiffahrt meistens fast gar nicht möglich. In der Hauptsache verkehrten auf der Nogat in neuerer Zeit nur kleine flachgehende Kähne, die in geringem Umfange landwirtschaftliche Erzeugnisse und außerdem Sand, der aus dem Nogatbett gegraben wurde, nach Elbing beförderten.

Um die Nogat endgültig von jeder Hochwassergefahr zu befreien und ihre Schiffbarkeit wiederherzustellen, wurden durch Gesetz vom 20. Juli 1910 die Mittel für den vollständigen Abschluß und die Kanalisierung der Nogat und die damit zusammenhängenden Arbeiten bewilligt. Zunächst war es notwendig, das Hochwasserbett der Stromweichsel unterhalb des Pieckeler Kanals so zu verbreitern, daß es Hochwasser und Eisgang v o l l s t ä n d i g aufnehmen konnte. In den Jahren 1913 und 1914 mußten zunächst die Dirschauer Brücken verlängert werden, und gleichzeitig war man daran gegangen, die Deiche der Stromweichsel zu verlegen und zu verstärken. Im Herbst 1915 begann man dann mit dem Abschluß des Pieckeler Kanals und der Herstellung eines durchgehenden Deiches über diesen Kanal hinweg. Der rechtsseitige Weichseldeich führt also jetzt ebenso wie der linksseitige ununterbrochen bis zur See. Schon im Frühjahr 1915 war dieser Deich so weit fertig, daß das Hochwasser nicht mehr in die Nogat hineingelangte. In den Deich sind an einigen Stellen Schiffahrtsschleusen eingebaut, durch welche die nach dem Frischen Haff führenden Wasserstraßen an die Weichselwasserstraße angeschlossen sind. Die Schiffahrtsschleuse zur Herstellung der Verbindung zwischen der Nogat und der Weichsel wurde an derselben Stelle bei Montau angeordnet, wo früher die Verbindung bestanden hatte. Die Schiffahrtsschleuse bei der Montauer Spitze stellt ein großartiges Bauwerk dar, dessen Ausführung der Weichselstrombauverwaltung erhebliche Mühe gekostet hat, wie überhaupt die Arbeiten am Nogatabschluß wiederholt durch Weichselhochwasser und starke Strömung empfindlich gestört

wurden. Es ergaben sich bei den Arbeiten mehrfach ganz neue schwierige Aufgaben, deren Lösung den mit den Arbeiten betrauten Wasserbaukundigen alle Ehre macht Die Schiffahrtsschleuse bei der Montauer Spitze hat vier Torpaare, wovon zwei für den Fall eingerichtet sind, daß in trockenen Sommern einmal das Wasser der Nogat höher steht als das der Weichsel; meistens ist das Verhältnis umgekehrt. Zur Kanalisierung der Nogat war der Einbau von drei weiteren Staustufen bei Neu-Horsterbusch, Galgenberg und Schönau erforderlich. Nachdem dann noch durch umfangreiche Baggerungen zahlreiche Unebenheiten und Untiefen des Fahrwassers beseitigt waren, ist eine Wassertiefe von ungefähr 2 m erreicht worden; an manchen Stellen mußte die Sohle um 1½ m tiefer gebaggert werden. Die bei der Montauer Spitze und an den drei Staustufen vorhandenen Schiffahrtsschleusen haben eine Länge von 57,4 m bei einer Breite von 9,6 m und können von Schiffen von 55 m Länge, 8 m Breite und 1,4 m Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von etwa 400 t benutzt werden. Für die gleiche Schiffsgröße ist auch die Wasserstraße zwischen Weichsel und Oder ausgebaut worden. Von der Montauer Spitze bis zur Mündung in die Haffrinne ist die Nogatwasserstraße 61 km lang, von der Montauer-Spitze bis zur Abzweigung des Kraffohl-Kanals 51,3 km.

Der Kraffohl-Kanal wurde schon im Jahre 1495 von der Stadt Elbing erbaut, um eine schiffbare Verbindung zwischen dem Nogatfluß und dem Elbingfluß herzustellen. Trotz wiederholter Umbauten genügte er für die größeren Kähne der Neuzeit nicht mehr. In Verbindung mit dem Ausbau der Nogat ließ dann die Stadt Elbing unter finanzieller Beihilfe des Staates den Kraffohl-Kanal in den Jahren 1914 bis 1916 so umbauen, daß er ebenso wie die Nogat von 400-t-Schiffen befahren werden kann. Von der Montauer Spitze bis Elbing haben die Schiffe nun 60 km zurückzulegen, während die Strecke von der Montauer Spitze durch den Weichsel-Haff-Kanal und den Kraffohl-Kanal bis Elbing, die früher für Schiffe, die von der oberen Weichsel nach Elbing, fahren wollten, zur Verfügung stand, 86 km lang ist. Der Weichsel-Haff-Kanal ist allerdings auch nur für Schiffe von 200 t Tragfähigkeit benutzbar, genügt also modernen Ansprüchen nicht mehr.

Die neue Nogatwasserstraße, die nach den Abmessungen der Schleusen und ihrer sonstigen Schiffbarkeit gegenwärtig zu den besten Wasserstraßenstücken des Ostens gehört, hat nun eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Vor allen Dingen gibt sie der Stadt Elbing eine gute Verbindung mit der Stromweichsel, die von allen großen Kähnen, die auf der Weichsel verkehren, befahren werden kann. Für Elbing als Industriestadt wird hierdurch das Weichselgebiet als Absatzgebiet erschlossen, außerdem kann Elbing mit Danzig ungefähr auf gleichem Fuße sowohl für die Einfuhr des Weichselgebiets als auch für die Ausfuhr aus diesem in Wettbewerb treten. Wahrscheinlich wird die Stadt Elbing deshalb auch ihre Anlagen für die Seeschiffahrt bald verbessern. Namentlich ergeben sich für Elbing gute Aussichten im Hinblick auf den kommenden Aufschwung Polens, das nun wieder zu Elbings Hinterland gehört. Ferner wird für die Stadt Elbing die ganze Nogatniederung als Hinterland erschlossen. Für diese Nogatniederung ergeben sich natürlich durch die neue Wasserstraße ebenfalls gute wirtschaftliche Möglichkeiten. Deshalb hat auch die Stadt Marienburg bereits den Bau eines Hafens mit Umschlaganlagen in Aussicht genommen, für den die Vorarbeiten im Gange sind. Im Anschluß an diesen Hafen dürfte sich in Marienburg eine Industrie entwickeln, weil die Stadt durch ihre Lage an einer der Weichselwasserstraßen und an der Ostbahn besonders begünstigt ist. Marienburg wird also sicherlich ebenfalls einen erheblichen Anteil am polnischen Weichselhandel erhalten.

Die Nogatwasserstraße hat auch erhebliche Bedeutung als Durchgangsstraße zwischen Ostpreußen und dem Frischen Haff und dem Weichselgebiet. Die zahlreichen zwischen ostpreußischen Binnenhäfen und Mitteldeutschland verkehrenden Kähne, die im Frieden große Gütermengen von Ostpreußen nach Berlin und dem Elbegebiet befördern, werden durchweg die Nogat benutzen. Außerdem rechnet man damit, daß der regelmäßige Dampferverkehr zwischen Königsberg und den Weichselstädten einen Aufschwung nehmen wird: bisher fuhren die Dampfer durch den Weichsel-Haff-Kanal.

Durch die Fertigstellung der Nogatkanalisierung wird das Wirtschaftsleben des ganzen Ostens vorteilhaft beeinflußt. Obgleich die Nogat eine verhältnismäßig kurze Wasserstraße darstellt, bildet sie in dem ostdeutschen Wasserstraßennetz ein recht wichtiges Glied. Es ist aber auch eine für den ganzen Osten wichtige Tatsache, daß mit der Fertigstellung des Nogatabschlusses die Gefahren der Weichselhochwasser damit endgültig beseitigt sind. Die Weichsel ist jetzt ein in Preußen vollständig gebändigter Strom, der nach menschlicher Voraussicht nicht mehr wieder so großes Unheil anrichten, so weite Länderstrecken heimsuchen kann wie einstmals. Es war ein äußerst schwieriges und sehr umfangreiches Werk, auf dessen Vollendung die Weichselstrombauverwaltung mit Recht stolz sein kann. Der jetzige Chef der Verwaltung, der Oberpräsident von Westpreußen v. Jagow, hat für den Weichselausbau sich stets besonders warm eingesetzt, und in dem technischen Leiter, dem Geheimen Oberbaurat Niese, stand ihm ein Mann zur Seite, der dank gründlicher Kenntnisse der Weichselverhältnisse für dieses Werk besonders gut geeignet war. Die Größe der Aufgabe, die ausgeführt ist, weiß nur der recht zu würdigen, der die Weichsel und ihre Eigenart, die in mancher Hinsicht von den anderen mitteleuropäischen Strömen abweicht, kennengelernt hat. Gerade in diesem Falle ist es daher besonders berechtigt, die Tätigkeit der Weichselstrombauverwaltung besonders anerkennend hervorzuheben. Sie steht ja nun vor einer neuen, nicht weniger schwierigen und bereits viel umstrittenen Aufgabe: der Nachregulierung der preußischen Weichsel zur Herstellung einer genügenden Wassertiefe für größere Kähne bei Niedrigwasser und zur Beseitigung der wandernden Sandbänke.

Deutschlands Verkehr mit Rußland auf dem Wasserwege

In der Dezembernummer 23/24, Jahrgang 1917 unseres Blattes haben wir Mitteilungen über die Wasserstraßen Rußlands und ihren Verkehr gebracht. Wir wollen diesen Mitteilungen heute weitere über den Verkehr zwischen den hauptsächlichsten Hafenstädten Rußlands und Deutschlands folgen lassen. In Frage kommen für Rußland St. Petersburg, Reval, Pernau, Riga, Windau, Libau, für Deutschland Königsberg, Danzig, Stettin und Lübeck. Zwischen diesen Häfen findet ein sehr lebhafter beiderseitiger Güteraustausch statt, der bei einem weiteren Ausbau der russischen Wasserstraßen sich zum Vorteil der Verkehrsbeziehungen beider Länder voraussichtlich weiter entwickeln wird. Wir wollen schon an dieser Stelle auf die schon seit Jahrzehnten angeregte, neuerdings wieder in den Vordergrund der Betrachtung gerückte Wasserstraßenverbindung Ostsee—Schwarzes Meer eingehen, deren wir bereits in unserem Blatte, Jahrgang 1914, kurz Erwähnung getan haben. Wasserverbindungen zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer durch Rußland hindurch sind, wie schon erwähnt, im Laufe der Jahre bereits mehrfach geplant gewesen, ausgehend von Cherson am Schwarzen Meer, dem Dnjepr folgend nach St. Petersburg, desgleichen aber nicht in St. Petersburg endend, sondern dem Laufe der Düna folgend nach Riga und endlich vom Dnjepr dem Laufe des Bugs und der Weichsel folgend nach Danzig. Die Linie nach Danzig hat man aufgegeben, weil dann der für Rußland und die Förderung seiner Beziehungen bestimmte neue Wasserweg sein Ende in einem deutschen Hafen gefunden haben würde, was man vermeiden zu sollen glaubte, den Weg nach St. Petersburg, weil hier die klimatischen Verhältnisse ungünstig eingewirkt hätten. Somit ist man neuerdings auf die Linie Cherson—Riga zurückgekommen. Dem Vernehmen hat auch bereits ein Entwurf für diese Linie vorgelegt werden können, der aber über vorbereitende Arbeiten kaum hinausgekommen sein dürfte. Unsere darauf bezüglich eingeleiteten Bemühungen werden uns voraussichtlich in den Stand setzen, darüber demnächst nähere Mitteilungen zu machen.

Was den Wasserverkehr Rußlands und Polens mit Deutschland anlangt, so bringen wir hierfür zunächst folgende Zahlen aus der Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1913:

	Versand nach deutschen Gebieten (in Tonnen)	Empfang aus deutschen Gebieten (in Tonnen)
Rußland ohne Polen.		
Provinz Ostpreußen . .	501 130	36 543
Westpreußen und die Weichsel in Posen . .	78 247	1 729
Oder in Pommern . .	312	—
Dortmund-Ems-Kanal .	50	—
Rhein in Preußen . . .	3 143	8 790
Polen.		
Westpreußen und die Weichsel in Posen . .	232 648	113 004
Posen ohne die Weichsel	117 436	7 282
Oder in Pommern . .	770	—
Märkische Wasserstraßen	140 384	—
Mittlere Elbe bis Hamburg	—	523
Saale und Unstrut . .	—	603

Die Verkehrszahlen für die vorgenannten einzelnen Ostseehäfen haben wir den Jahresberichten der entsprechenden Städte entnommen.

Königsberg.

Verkehr mit Heringen:		1911	1912	1913
Zufuhr	Faß	522 542	514 508	594 009
Absatz nach Rußland .	„	430 000	420 000	420 000
Absatz nach Ostpreußen	„	104 560	99 807	11 523

Verkehr mit Getreide. Die Getreideein- und -ausfuhr nach und von Rußland ist im Jahre 1913 ungünstig beeinflußt gewesen, desgleichen in Hülsenfrüchten.

Holz. Die Gesamteinfuhr von runden und beschlagenen Hölzern russischer Herkunft hat im Jahre 1913 im Memelstromgebiet 2212323 Festmeter gegenüber 2 074 532 Festmetern im Vorjahre betragen,

und zwar zwei Drittel in Flößen, der Rest in Kähnen oder mit der Eisenbahn. Nach Königsberg wurden hiervon eingeführt 1913 1 056 590 Festmeter und von Königsberg seewärts ausgeführt 263 957 Festmeter. Die Einfuhr von Petroleum von Rußland war geringer als in den Vorjahren.

An Waren sind 1913 in Königsberg-Pillau seewärts eingegangen bzw. ausgegangen:

überhaupt 959 803 t, darunter von Rußland 38 978 t,
überhaupt 787 246 t, darunter nach Rußland 363 t.

In Königsberg-Pillau sind auf dem Seewege 1913 von Rußland eingegangen 66 Schiffe mit 97 643 cbm, darunter 62 Dampfer mit 95 392 cbm, ausgegangen nach Rußland 176 Schiffe mit 304 194 cbm, darunter 153 Dampfer mit 297 582 cbm.

Danzig. Auch in Danzig hat der Verkehr im Jahre 1913 ebensowenig auf der früheren Höhe gestanden wie in Königsberg. Der Getreidehandel hat unter der schlechten Ernte, der Holzhandel aus Rußland unter anhaltenden Hochwässern der Weichsel gelitten.

Auf dem Seewege sind im Jahre 1913 von Danzig nach Rußland und Finnland versandt worden 648 t Weizenmehl und 11 326 t Roggenmehl.

Die Zufuhr Danzigs an Holz auf der Weichsel, also in der Hauptsache aus Rußland, hat betragen:

1913	365 057 Festmeter im Werte von	15 494 800 M
1912	374 920 „ „ „ „	15 095 000 „
1911	174 030 „ „ „ „	7 058 600 „

Von diesen Mengen ist seewärts nach Rußland nichts versandt.

An Heringen sind in Danzig eingegangen:

		1913	1912	1911
aus Großbritannien	Faß	190 213	213 295	190 018
„ Holland . . .	„	38 781	6 337	30 461
„ Skandinavien .	„	2 506	224	413
„ Deutschland . .	„	10 464	8 168	20 771
Zusammen	Faß	241 964	228 024	256 663

im Gesamtwerte von 9 436 596 M 8 208 764 M 8 271 879 M. Von dieser Gesamteinfuhr nach Danzig sind etwa drei Fünftel nach Rußland weitergegangen.

An Petroleum sind seewärts von Rußland in Danzig eingegangen:

	1913	1912	1911
	15 517 t	22 742 t	19 369 t
An Kochsalz desgleichen . . .	4 835 t	—	17 761 t

Eingang von See und Abgang nach See von Schiffen unter russischer Flagge:

Eingekommen	Dampfer		Segelschiffe		Seeleichter		Zusammen	
Herkunft	Zahl	Reg.-Tonnen netto	Zahl	Reg.-Tonnen netto	Zahl	Reg.-Tonnen netto	Zahl	Reg.-Tonnen netto
von Russland	49	19 247	4	442	12	7 460	65	27 147
Ueberhaupt .	2296	869 227	548	25 038	66	30 572	2910	924 839
Ausgegangen								
nach Russland	49	18 993	4	442	11	8 188	64	27 623
Ueberhaupt .	2287	884 649	521	24 592	47	27 613	2855	936 854

Stettin. Der Verkehr Stettins an Waren, nach Tonnen gerechnet, war:

Gesamteingang	1913	von Rußland 278 603,	von Finnland 10 653
	1912	„ „ 217 838,	„ „ 17 446

Dieser Verkehr setzt sich nach den verschiedenen Arten in abgerundeten Zahlen zusammen, wie folgt: Getreide 4400 t, Hülsenfrüchte 3060 t, Oelfrüchte und Sämereien 6425 t, Handelspflanzen 218 t, Erzeugnisse der Forstwirtschaft, Bau- und Nutzholz u. a. 129 586 t, Erzeugnisse von Nutztieren, Butter u. a. 16 519 t, tierische Spinnstoffe und Häute 1526 t, Abgänge landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Kleie für Futterzwecke, Oelkuchen u. a. 4250 t, Erze und Schlacken 98 974 t, Mineralöle 3576 t, künstliche Düngemittel 1486 t, Eisen aller Art 1050 t, Wasserfahrzeuge zum Abwracken 1500 t.

Gesamtausgang 1913 nach Rußland 134 275 t, nach Finnland 115 461 t,

Gesamtausgang 1912 nach Rußland 136 354 t, nach Finnland 99 828 t.

Dieser Verkehr setzte sich wie folgt zusammen: Getreide 7270 t, Oelfrüchte und Sämereien 1376 t, Obst 215 t, Erzeugnisse der Forstwirtschaft 3656 t, Heringe gesalzen 3045 t, Häute u. a. 1260 t, Müllereierzeugnisse 68 690 t, Getränke aller Art 716 t, Erden und Steine, in der Hauptsache Zement, 62 550 t, Brennstoffe 4492 t, Steinkohlenteer 1096 t, chemische Grundstoffe 2603 t, künstliche Düngemittel 37 109 t, Holzwaren 2260 t, Papier und Pappe 2056 t, Steine und Tonwaren 9103 t, Glas und Glaswaren 427 t, Eisen aller Art 7309 t, Blei 3500 t, Zink und Zinn 2580 t, Kupfer und Kupferlegierungen 583 t, Maschinen 7743 t, elektrotechnische Erzeugnisse 2393 t, Fahrzeuge aller Art 222 t, Klaviere und andere Tonwerkzeuge 505 t, Kinderspielzeug 85 t.

Wir wollen unsere Zahlenangaben über den Warenein- und ausgang der Seehafenstadt Stettin nicht schließen, ohne darauf hinzuweisen, daß daselbst die Neue Dampfer-Kompagnie besteht, die mit ihren 22 Dampfern einen zurzeit durch den Krieg leider sehr beeinträchtigten regelmäßigen Verkehr mit Danzig, Königsberg, Lübeck, Reval, St. Petersburg, Stockholm und London unterhält.

Lübeck. Den seewärtigen Verkehr von Lübeck beleuchten folgende Zahlen:

	1913	
Einfuhr	1 446 500 t	= 169 600 000 M
Ausfuhr	540 930 t	= 284 100 000 M
Zusammen	1 987 430 t	= 453 700 000 M
	1912	
Einfuhr	1 229 600 t	= 152 800 000 M
Ausfuhr	521 800 t	= 260 000 000 M
Zusammen	1 751 400 t	= 412 800 000 M

An Seeschiffen gingen	ein		aus	
	Zahl	Tragfähigkeit	Zahl	Tragfähigkeit
1913	4546	1 003 527 t	4538	1 003 297 t
1912	3906	885 460 t	3924	894 696 t

Der Handel mit Rußland hat 1913 der Menge nach um 59 485 t und dem Werte nach um 22,5 Millionen Mark günstiger als 1912 abgeschlossen.

Die Einfuhr von Rußland stellte sich auf 185 000 t im Werte von 35,3 Millionen Mark oder auf 36 169 Millionen Tonnen = 1,678 Millionen Mark höher als im Vorjahre. Mehr eingeführt sind von Rußland an Papierholz 65 069 t und an Mineralöl 1856 t. Weniger eingeführt sind dagegen an Gerste 5711 t, an Erzen, Schlacken und Schwefelkies 3580 t, an Brettern und Planken 1850 t, an Glühspan 1163 t. Die Ausfuhr nach Rußland von 134 597 t im Werte von 70,2 Millionen Mark ging um 23 316 t im Werte von 20,8 Millionen Mark über diejenige im Jahre 1912 hinaus. Mehr ausgeführt wurden: Spathe 9771 t, Holzborke und Lohe 5873 t, Zement 3515 t, Steinkohlen 2671 t, Roheisen 2577 t, Maschinen und Maschinenteile 2438 t, Baumwolle 1746 t, Mauersteine 1734 t, Leinen und Juchtenwaren 1496 t, Chemikalien und Drogen 1041 t. Dagegen fand bei Düngemitteln eine Minderausfuhr von 7237 t und bei Gerbstoffen eine solche von 1369 t statt.

Der Güteraustausch mit Finnland erreichte 231 828 t im Werte von 68,9 Millionen Mark. Eingeführt wurden 156 919 t im Werte von 25,9 Millionen Mark. Die Steigerung zeigte sich in der Hauptsache bei Brettern und Planken mit einem Mehr von 18 202 t. Weniger dafür wurden eingeführt 1648 t Butter und 1008 t Sparren. Die Ausfuhr nach Finnland betrug 74 908 t im Werte von 42,5 Millionen Mark und übertraf die von 1912 um 12 329 t im Werte von 5,7 Millionen Mark. Die Mehrausfuhr bestand unter anderem aus 4939 t Zement, 1936 t Eck-, Stab- und Winkeleisen, 1511 t Soda, 1102 t Eisenblech und Platten.

Im gegenseitigen Seeverkehr steht Lübeck mit den russischen Häfen St. Petersburg, Reval, Riga und Libau und mit Finnland. An diesem Verkehr sind unter anderem beteiligt die Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lübeck und die Riga-Lübecker Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Den vorstehend gebrachten Verkehrszahlen wollen wir noch hinzufügen, daß die Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft in Uebigau-Dresden im Jahre 1896 für das Kaspische Meer drei Tankdampfer von rund 50 m Länge, 8,50 m Breite und 3,35 m Tiefgang bei 656 t Ladung gebaut hat. Die Ueberführung dieser Dampfer ist auf der Elbe bis Hamburg, von Hamburg durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Kiel, weiter über die Ostsee nach St. Petersburg und von hier aus auf der Newa, auf den Verbindungskanälen zur Wolga und auf dieser nach dem Kaspischen Meer erfolgt. Düsing, Regierungs- und Geheimer Baurat.

Die Binnenschiffahrtsverhältnisse in Türkisch-Vorderasien

Von Dr. Richard Hennig

Suleiman Sirri Bei, der Generaldirektor der „Compagnie des eaux de Constantinople“, hat vor einiger Zeit eine Studie über die Flüsse der asiatischen Türkei und ihre Schiffbarkeit erscheinen lassen, die manches wichtige Material für die von Deutschland in Vorderasien gehegten bedeutungsvollen Kulturpläne enthält. Gerade in Türkisch-Asien, wo das Klima vielfach recht trocken, zum Teil geradezu wüstenartig ist, sind die mannigfachen, oft einander geradezu widerstrebenden Interessen der Förderung der Binnenschiffahrt, der künstlichen Bewässerung und des Schutzes vor Ueberschwemmungen und Hochwassern noch sorgsamer als anderswo gegeneinander abzuwägen, denn im allgemeinen schließt die Verwendung des Wassers für den einen Zweck die Durchführung anderer Pläne mehr oder weniger aus: Will man die Wasservorräte zur künstlichen Berieselung heranziehen, so muß auf die Schiffbarkeit verzichtet werden, und fördert man die Bestrebungen der Binnenschiffahrt, so bleibt nicht

genug Wasser übrig für die Bewässerung der zum Teil riesig ausgedehnten Ebenen, auf denen dem Weltwirtschaftsleben neue landwirtschaftliche Werte größten Umfanges gewonnen werden sollen.

Unter solchen Gesichtspunkten betrachtet, ist von besonderer Bedeutung, was Sirri Bei über die zahlreichen Küstenflüsse im südlichen Kleinasien sagt. Da die Gebirge, denen diese Flüsse entströmen, vielfach recht nahe an die Küsten herantreten, beschränkt sich die Schiffbarkeit der Wasserläufe im allgemeinen auf die letzten 40 Kilometer der Mündungsstrecke. Dann treten die Gebirge hindernd in den Weg, deren Ueberwindung nur mit Hilfe sehr schwieriger und kostspieliger Schleusenanlagen möglich sein würde. Auf den erhofften Anbau von Baumwolle und Zuckerrohr in großem Maßstabe müßte alsdann jedoch verzichtet werden, denn den zu Schiffahrtszwecken benutzten Flüssen dürfte nicht viel Wasser entzogen werden, und die Regenfälle reichen nicht entfernt aus, um dem starken Wasserdurst der genannten Kulturpflanzen zu genügen. Siri Bei erklärt deshalb mit Nachdruck: „Da ich viele vorläufige und endgültige Studien hierzu angestellt habe, so kann ich sagen, daß man darauf bedacht sein muß, eine Abwehr gegen die Ueberschwemmungen zu schaffen und vom Wasser Nutzen für die Bewässerung zu ziehen, statt die Flüsse zum Vorteil für die Schiffahrt zu verwenden (wenn auch dieser Vorteil natürlich sehr groß sein würde im Hinblick auf Handels- und Wirtschaftsfragen). Ganz unmöglich würde es in jedem Fall sein, ein wirkliches Schiffahrts n e t z zwischen den einzelnen Flußläufen mit Hilfe von Kanälen herzustellen.

Sind somit die Aussichten einer verbesserten Binnenschiffahrt in Kleinasien ganz und gar nicht erfreulich, so liegen die Dinge in M e s o p o t a m i e n sehr viel günstiger. Der Euphrat sowohl wie der Tigris dienen ja seit den ältesten Zeiten den Zwecken der Schiffahrt, wenn auch die Beschaffenheit beider Flüsse den Ansprüchen der Gegenwart und der Kulturwelt nur in sehr bescheidenem Maße entspricht. Der T i g r i s ist bereits von Diarbekr an schiffbar, doch ist von Diarbekr bis Bagdad eine eigentliche Schiffahrt infolge der Strömung im allgemeinen nicht möglich. Nur vereinzelt kämpfte sich einmal ein Dampfer der Lynch-Gesellschaft in Friedenszeiten über Bagdad hinaus bis Samarra vor; im allgemeinen endete die Flußschiffahrt des Unterlaufs an der Schiffsbrücke von Bagdad. Im Oberlauf verkehrten nur die primitiven einheimischen Fahrzeuge, die bereits vor rund 3000 Jahren daselbst heimisch waren und in dieser langen Zeit keinerlei Fortschritt, keinerlei Entwicklung nachzuweisen hatten, da sie bereits auf den aus Assurbanipals Zeit (880 v. Chr.) stammenden Reliefs genau ebenso aussahen wie die noch heute benutzten „Keleks" und „Kuffas". Die Kuffas sind schalenartige, absonderlich geformte, kreisrunde Boote, die vornehmlich den örtlichen Personenverkehr bewältigen. Die Keleks dagegen dienen vornehmlich dem Gütertransport; es sind Flöße aus Ziegen- oder Hammelhäuten, die mit Luft gefüllt und somit schwimmend gemacht worden sind. Sie werden durch gekreuzte Holzstämme zusammengehalten und können Lasten bis zu 25 t Gewicht tragen. Wolle, Häute, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Sesam, Gummi arabicum, Hölzer, Früchte, Gemüse usw. werden auf diese Weise aus Kurdistan und Obermesopotamien nach Mossul und Bagdad befördert. Die Flöße werden stets nur einmal verwendet; am Bestimmungsort angekommen, werden ihre Holzbestandteile und Häute gut anderweitig verwendet, eine Rückbeförderung findet nicht statt, wäre auch bei den schwierigen Strömungsverhältnissen eine Unmöglichkeit.

Auf dem unteren Tigris dagegen, zwischen Bagdad und Basra, verkehren Dampfer. Der Verkehr steht zwar nicht auf der Höhe, denn der Strom ist unreguliert, weist zahllose Krümmungen auf, die bisher nicht begradigt worden sind, und leidet an einem sehr ungleichmäßigen Wasserstand. In Zeiten des Niedrigwassers kann es noch in unseren Tagen vorkommen, daß die Reisenden ersucht werden, zur Entlastung des Dampfers diesen zu verlassen und zeitweilig am Ufer nebenher zu wandern, bis man wieder auf tieferes Wasser trifft. Schon seit dem Anfang der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts besitzt eine englische Gesellschaft, die von der Firma Lynch gebildet wird und „Euphrates and Tigris Steam Navigation Company" heißt, das Recht der Schiffahrt auf den beiden Strömen, ein Recht, das sie so geschickt und rücksichtslos zu wahren wußte, daß man beinahe von einem Schiffahrtsmonopol der Gesellschaft Lynch sprechen konnte.

Wiederholt sind im Laufe der Jahrzehnte Ansätze gemacht worden, um die monopolartige Stellung der Firma Lynch zu brechen. Sogar die türkische Regierung selbst trat zeitweilig als Schiffseigentümer auf und suchte die unter türkischer Flagge fahrenden Schiffe nach Möglichkeit zu begünstigen. Trotzdem blieb die Bedeutung der Lynch-Gesellschaft, die über die besten, schnellsten, zuverlässigsten und komfortabelsten Fahrzeuge verfügte, so überragend, daß die anderen Schiffsunternehmungen neben ihr fast verschwanden. Es gab vor Kriegsausbruch neben der Lynch-Gesellschaft drei Schiffahrtsunternehmungen auf dem Tigris nämlich die türkische im Staatsdienst fahrende Gesellschaft „Idare Nahrie", die über fünf Schiffe verfügte und im Gegensatz zur Lynch-Gesellschaft mehr den Personen- als den Warenverkehr pflegte, vor allem den Verkehr der anspruchslosen, eingeborenen Bevölkerung. Sie beförderte daher 1911 56 000 Reisende gegen 26 000 der Lynch-Gesellschaft. Zweitens hatte 1911 ein Großkaufmann aus Basra, Agha Djafar, eine Schiffahrtsgesellschaft ins Leben gerufen, die über vier Fahrzeuge verfügte, und schließlich war 1912, auf Grund des deutsch-englischen Bagdadbahn-Vertrages vom 21. März 1911, unter Beteiligung der Lynch-Gesellschaft und der Deutschen Bank, die „Société des transports fluviaux en Orient" zustande gekommen, die gerade dem Warentransport in erster Linie diente und die nach Vollendung der Bagdadbahn in den Besitz des türkischen Staates übergehen sollte. Ihre Schiffe zeichneten sich durch einen sehr geringen Tiefgang und einen besonders flachen Boden aus, so daß sie auch bei Niedrigwasser häufig noch verkehren konnten.

Der E u p h r a t ist, wirtschaftlich betrachtet, im Verhältnis zum Tigris der sehr viel unwichtigere und leistungsunfähigere Strom, obwohl er gewöhnlich beim Nennen beider Ströme an erster Stelle angeführt wird. Fast alle großen Städte, die in der viele Jahrtausende alten Geschichte des Zweistromlandes eine Rolle gespielt haben, lagen am Tigris, so u. a. vor allem Ninive; nur Babylon war eine Euphratstadt. Der Euphrat ist zwar der längere von beiden Strömen — seine Gesamtlänge beträgt 1850 km gegen 1000 km des Tigris — dennoch aber ist er der wasserärmere. Er ist im allgemeinen bis Meskene, 90 km von Aleppo entfernt, für kleine Fahrzeuge zur Not schiffbar, bei sehr günstigem Wasserstand sogar bis Biredjik, wo er eine Breite von 120 m, bei Hochwasser dagegen von 2000 m hat. Im allgemeinen ist aber seine Tiefe so gering und die Sandbänke im Stromlauf sind so zahlreich, daß größere Fahrzeuge nur bis Hit zu gelangen pflegen[1]). Selbst der Unterlauf aber von Hit bis nach Korna, wo Euphrat und Tigris sich vereinigen, wird vom Wirtschaftsleben des Zweistromlandes kaum benutzt: ein einziger kleiner Dampfer, ein früheres Rheinschiff, fuhr einmal im Jahr mit entnervender Langsamkeit von Meskene nach Korna und zurück. 1911 war der Versuch gemacht worden, ein Motorboot zwischen Djerablus, dem Punkt, wo die Bagdadbahn den Fluß überschreitet, und Hit verkehren zu lassen, doch stellte es sich heraus, daß diese Fahrt sich nur zur Zeit ganz besonders günstigen Wasserstandes, wie er 1911 vorhanden war, ermöglichen ließ und daß von der erträumten, regelmäßigen Zurücklegung der Reise von der syrischen Küste bis nach Bagdad mittels des Euphrat in nur acht Tagen keine Rede sein konnte.

Mit der fortschreitenden Ausdehnung der großen Bewässerungsarbeiten im südlichen Mesopotamien, für die alles Wasser den beiden Flüssen entzogen werden muß, werden die Schiffahrtsaussichten nach und nach immer schlechter werden, und schließlich wird wohl einmal der gesamte Verkehr von dem Wasserwege auf die Eisenbahn übergehen. Aber bis es dahin kommt, wird noch lange Zeit vergehen, und noch manches Jahr und vielleicht Jahrzehnte kann die Flußschiffahrt in Mesopotamien ihre Bedeutung behalten. Nach Wiederkehr des Friedens wird es in jedem Fall durchaus noch lohnen, eine durchgreifende Regulierung mindestens des wichtigeren Flusses, des Tigris, vorzunehmen. Es ist sogar ziemlich wahrscheinlich, daß auf diesem Gebiete schon im Kriege seitens der Engländer viel getan worden ist. Für ihren Eroberungsfeldzug gegen Mesopotamien hat sich die Benutzung der Flüsse, insbesondere des Tigris, als höchst wertvoll erwiesen. Die Engländer konnten ihre Truppentransporte und ihren Nachschub auf den Fluß stützen, und es war vielleicht kein Zufall, daß ihr Vordringen im Zweistromland ziemlich genau bis zu den Stellen des Tigris und Euphrat gelangte, bis zu denen flachgehende Dampfer zur Not fahren konnten. Solange die Bagdadbahn nicht vollendet ist, bleiben jedenfalls Euphrat und Tigris die wichtigsten Verkehrsstraßen Mesopotamiens, und auch nach Eröffnung der Bahn werden sie ihre Bedeutung noch auf Jahrzehnte hinaus nicht einbüßen.

[1]) Vgl. Noël Verney und Georges Daubarne: „Les puissances étrangères dans le Levant". Paris 1900.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Die Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes im Binnenschiffahrtsrecht

Nach § 58 des Binnenschiffahrtsgesetzes haftet der Frachtführer für den Schaden, der seit der Empfangnahme bis zur Uebergabe durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entsteht, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

Die Zeitdauer der Haftung des Flußfrachtführers ist demnach die Zeit von der Empfangnahme des Frachtgutes bis zu dessen Ablieferung. Hierbei bedeutet Empfangnahme des Frachtgutes die Annahme desselben durch den Frachtführer als solchen, so daß dieser oder seine Leute den unmittelbaren Besitz an dem Frachtgut erlangt haben; solange das noch nicht der Fall ist, besteht demnach die Haftung aus § 58 B.-Sch.-G. nicht, und zwar selbst dann nicht, wenn der Frachtvertrag bereits abgeschlossen und der Frachtbrief ausgehändigt ist. Ferner ergibt sich hieraus,

daß, falls der Frachtführer das Gut zunächst in einer anderen Eigenschaft, z. B. als Spediteur oder Lagerhalter, im Besitz hat, die Haftung aus § 58 B.-Sch.-G. erst in dem Zeitpunkt beginnt, in dem er dieses als Frachtführer zum Transport übernimmt. Dagegen ist anderseits nicht erforderlich, daß der Transport bereits begonnen hat; vielmehr haftet der Frachtführer auch für den Verlust oder die Beschädigung, die vor Beginn der Reise entstehen, es sei denn, daß ein anderes für diese Zeit vereinbart worden ist. (R.O.H.G. XI, S. 302.)

Bezüglich der Beweislast hinsichtlich der Beschaffenheit des Gutes zur Zeit der Empfangnahme ist bemerkenswert, daß der Absender, wenn dies streitig ist, beweisen muß, daß er das Gut unversehrt dem Frachtführer übergeben hat und daß das Gut entweder überhaupt nicht oder beschädigt abgeliefert worden ist. Ein Unfall, der sich während einer Unterbrechung der Fahrt ereignet, fällt selbstverständlich in die Haftungszeit des Frachtführers. (R.O.H.G. Bd. 12, S. 282.)

Der Zeitpunkt der Beendigung der Haftung des Frachtführers ist die Ablieferung des Gutes an den Empfänger. Unter Ablieferung ist nach der Rechtsprechung derjenige Akt zu verstehen, durch den der Frachtführer den zum Zweck der Beförderung erhaltenen Gewahrsam nach Beendigung des Transportes mit Zustimmung des Empfängers wieder aufgibt. (R.O.H.G. Bd. 14, S. 294.) Demnach genügt die bloße Ankunft des Gutes an dem Bestimmungsort nicht, vielmehr muß der Frachtführer durch eine ausdrückliche oder stillschweigende Erklärung dem Empfänger gegenüber seine Verfügung aufgeben und dadurch die Sendung zur Abnahme durch denselben bereit gestellt haben. (R.G. Bd. 13, S. 169.)

Der Frachtführer haftet gemäß § 58 B.-Sch.-G. für den Verlust und die Beschädigung des Frachtgutes. Unter Verlust ist ein Zustand zu verstehen, demzufolge der Frachtführer nicht mehr in der Lage ist, das Gut auszuhändigen. Demnach ist das Gut nicht bloß verloren, wenn es gegen den Willen des Frachtführers abhanden gekommen oder untergegangen ist — z. B. durch Diebstahl, Verlieren oder Konfiskation —, sondern auch dann, wenn der Frachtführer oder seine Angestellten es veruntreuten. Ebenso ist Verkauf oder unbefugte Versteigerung des Gutes durch den Frachtführer Verlust (R.O.H.G. Bd. 15, S. 32), ferner instruktionswidrige Aushändigung an den Empfänger. (Rspr. d. O.L.G. Bd. 9, S. 277.) Belanglos ist ferner, wo das Gut verlorengegangen ist, ob auf dem Transport selbst oder am Bestimmungsort vor der Aushändigung. (R.O.H.G. Bd. 4, S. 14); ob der Frachtführer den Aufenthalt des Gutes kennt oder nicht, ist belanglos, es genügt, daß er nicht mehr in der Lage ist, es herauszugeben. (R.O.H.G. Bd. 4, S. 14.)

Unter Beschädigung des Gutes im Sinne des § 58 B.-Sch.-G. ist jede substantielle Wertverminderung zu verstehen, so daß hierunter also jede äußere oder innere Verschlechterung des Frachtgutes fällt — so z. B. das Zusammenladen stark riechender mit geruchempfindlichen Waren (R.G.E. Bd. 60, S. 45). Bei Sendungen, die ein einheitliches Ganzes bilden, ist die Verletzung einzelner Frachtstücke eine Beschädigung der ganzen Sendung (R.G. Bd. 15, S. 134); ferner liegt Beschädigung dann vor, wenn die Frachtgüter naß werden und hierdurch, wenn auch nur vorübergehend, für den Empfänger unbrauchbar werden.

Von seiner Haftung kann sich der Frachtführer gemäß § 58 B.-Sch.-G. zunächst dadurch befreien, daß er den Beweis führt, daß der Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes durch Umstände herbeigeführt worden sind, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Bemerkenswert ist, das nach dem Reichsgericht (E. v. 10. April 1911, „Recht“ 11 Nr. 3762) eine Freizeichnung des Frachtführers in der Weise, daß er nur für solche Schäden hafte, bei welchen ihm oder seinem Schiffsführer bzw. der Schiffmannschaft ein grobes Verschulden nachgewiesen werden kann, statthaft und rechtswirksam ist. „Es ist rechtlich zulässig und im Verkehr üblich,“ so führt es hier aus, „daß der Schiffseigner sich von der Haftung für Verschulden seiner Schiffsmannschaft und eigenes Verschulden freizeichnet. Eine Auslegung der Klausel, wonach der Schiffseigner sich in weiterem Umfange von der Haftung für eigenes Verschulden freizeichnet als von der Haftung für Verschulden der Schiffsmannschaft, ist aber nur dann anzunehmen, wenn jede andere Auslegung als ausgeschlossen erscheint.“

Abgesehen von letzterem Falle hat sonst der Frachtführer gemäß § 58 B.-Sch.-G. den sogenannten Entschuldigungsbeweis zu führen, so daß also dem Geschädigten hier nicht der Beweis des Vorliegens von Verschulden auf seiten des ersteren obliegt. Diesen Beweis kann der Frachtführer gemäß § 58 B.-Sch.-G. (Abs. 2) zunächst dadurch erbringen, daß er dartut, der Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes sei aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes nebst Zubehör oder der Lade- oder Löschgerätschaften entstanden, welcher trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu entdecken war.

Allgemeine Regeln über diesen von dem Frachtführer zu erbringenden Entschuldigungsbeweis bestehen nicht; vielmehr kann nur von Fall zu Fall entschieden werden, ob dem Frachtführer dieser Haftungsbefreiungsbeweis gelungen ist oder nicht. Nach dem Reichsgericht „Hans. Ger.-Ztg.“ 1903, Hptbl. 187) hat der Frachtführer die Umstände aufzuklären, die den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes verursacht haben, und mit Bezug auf diese Umstände sodann den Nachweis zu führen, daß ihm ein Verschulden nicht zur Last fällt. Bezüglich des Umfanges der Beweislast des Frachtführers, der die Verantwortlichkeit für die Beschädigung des übernommenen Gutes ablehnt, hat sich insbesondere das bemerkenswerte Urteil des Reichsgerichts vom 20. April 1907 (Bd. 66, S. 39 ff.) ausgesprochen. Nach dem diesem Urteil zugrunde liegenden Sachverhalt hatte die Klägerin — eine Malzfabrik — mit der beklagten Schiffahrtsgesellschaft — der Frachtführerin — einen Frachtvertrag über die Beförderung von 667 Säcken Malz zu Schiff von Ludwigshafen nach Hamburg abgeschlossen. Bei der Ankunft des Gutes in Hamburg stellte sich heraus, daß das Malz mit einem widerlichen Geruch behaftet war, weshalb die Empfängerin, eine Firma in Hamburg, die Annahme verweigerte. Unter der Behauptung, daß die Ware von der beklagten Schiffahrtsgesellschaft in völlig geruchfreiem Zustande zum Transport übernommen worden und daß durch den bezeichneten Mangel des Gutes ein Schaden entstanden sei, den die Klägerin später auf 7500 M berechnet, beantragte sie, die Beklagte zur Zahlung dieser Schadenssumme zu verurteilen. Die beklagte Schiffahrtsgesellschaft lehnte unter Berufung auf das Konnossement ihre Haftung für jeden durch Berührung mit oder Ausdünstung von anderen Gütern an dem Frachtgut verursachten Schaden ab und machte geltend, daß sie nicht verantwortlich sei, weil sie die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet und das Frachtgut weder mit übelriechenden Gütern zusammen gelagert noch in ungereinigtem Schiffsraum untergebracht habe. Der Klageanspruch wurde von dem Reichsgericht mit sämtlichen Vorinstanzen als begründet zuerkannt. Das Reichsgericht spricht sich zunächst in diesem Urteil darüber aus, ob die Geschäftsbedingungen der einen Vertragspartei, hier der Schiffahrtsgesellschaft, auch dann zum Vertragsinhalt werden, wenn der andere Kontrahent weiß, daß ihre Gegenpartei in der Regel auf Grund ihrer allgemeinen Geschäftsbedingungen abschließt, tatsächlich jedoch ohne Bezugnahme auf diese letzteren abgeschlossen worden ist. In dem Urteil heißt es hierüber: „Das Oberlandesgericht hat auf Grund des Beweisergebnisses festgestellt, daß der Frachtvertrag zwischen den Parteien lediglich auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen abgeschlossen wurde. Hiernach sind die allgemeinen Konnossementsbedingungen des Beklagten für das Vertragsverhältnis nicht maßgebend. Der Umstand allein, daß die Klägerin, wie wohl jeder größere Kaufmann am Rhein, davon Kenntnis hat, daß die großen Transportunternehmungen ihren Frachtverträgen und Speditionen in der Regel ihre allgemeinen Geschäftsbedingungen zugrunde zu legen pflegen, macht diese in vorliegendem Falle nicht zu lex contractus — bindenden Vertragsnorm —, weil ausnahmsweise hier der Vertrag ohne jede Bezugnahme auf solche Geschäftsbedingungen abgeschlossen wurde, diese auch früher der Klägerin nicht besonders mitgeteilt oder sonst bekanntgegeben waren. Die nach Abschluß des Frachtvertrages erfolgte Uebersendung des Konnossements konnte die für diesen maßgebenden gesetzlichen Bedingungen nicht mehr ändern. Die Klägerin konnte das Konnossement annehmen und an die Empfängerin der Ware weitergeben, ohne dadurch ihre erworbenen Rechte aus dem Frachtvertrage zu beeinträchtigen.“ Aus diesen Ausführungen des Reichsgerichtes ergibt sich, daß die allgemeinen Geschäftsbedingungen der Frachtgesellschaften nur dann als bindende Vertragsnorm zwischen den Parteien des Frachtvertrages gelten können, wenn sie dem Absender bekannt waren, insbesondere zufolge ausdrücklicher Mitteilung seitens des Frachtführers, und wenn in dem Frachtvertrage entweder diese Bedingungen im einzelnen angegeben sind oder doch wenigstens durch schriftlichen Vermerk in dem Konnossement — dem Ladeschein — auf sie Bezug genommen ist. In diesem Falle gelten die Geschäftsbedingungen des Frachtführers, wenn der Absender trotz ihrer Kenntnis mit letzterem den Frachtvertrag abschließt; sie gehen dann den gesetzlichen Bestimmungen vor, soweit nicht diese zwingendes Recht enthalten. Wie bereits bemerkt, ist die Haftung des Frachtführers aus § 58 B.-Sch.-G. nicht zwingendes Recht, kann also durch Parteivereinbarung — also auch durch die Geschäftsbedingungen — abgeändert werden.

Bezüglich des Umfanges der Haftung des Frachtführers gemäß § 58 B.-Sch.-G. heißt es dann in dem Urteil folgendermaßen: „Zwar ist man darüber einig (in der Literatur), daß es Sache des Frachtführers ist, die Umstände darzulegen, auf die der Verlust oder die Beschädigung zurückzuführen ist und aus denen sich zugleich ergeben soll, daß sie durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abzuwenden waren. Bleibt jedoch die Ursache des Schadens hiernach unaufgeklärt, so nehmen Staub (§ 429 Anm. 17) und Mittelstein (B.-Sch.-G. Bd. 1, § 58, Bem. 3 b) an, daß es genügt, wenn der Frachtführer im allgemeinen eine sorgsame Behandlung des Frachtgutes dargetan oder wenn er die Umstände so weit aufgeklärt hat, daß eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür spricht, daß ein von ihm oder von seinen Leuten zu vertretendes ursächliches Verschulden nicht vorliegt. Diese Auffassung entspricht nicht dem Standpunkt des Gesetzgebers, wie er sich aus § 429 Abs. 1 HGB. (§ 58 B.-Sch.-G.) ergibt. Vielmehr ist grundsätzlich davon auszugehen, daß ein „non liquet“ hinsichtlich der Schadensursache zu Lasten des Frachtführers geht, der sich für den während der Uebernahme des Frachtgutes entstandenen Schaden zu verantworten hat. Nur ausnahmsweise wird bei unaufgeklärter Schadensursache der Frachtführer denn als befreit angesehen werden können, wenn ihn hinsichtlich aller möglicherweise in Betracht kommenden Ursachen ein Verschulden offenbar nicht betrifft. (Vgl. hierzu Sievers „Deut. J.-Ztg.“ 1897, S. 200; Boyens „Seerecht“ Bd. 2,

S. 224, § 606 Bem. 7; Düringer-Hachenburg Bd. 3, S. 559 HGB.). Auf diesem Standpunkt stehen auch die in der „Hans. Ger.-Ztg." Nr. 65, S. 156, und in der „Jurist. Wochenschr." 1898, S. 576 Nr. 22 mitgeteilten reichsgerichtlichen Entscheidungen.

Im vorliegenden Falle hat das Oberlandesgericht mit Recht angenommen, daß der Beklagten der Nachweis nicht gelungen ist, daß sie ein Verschulden hinsichtlich der Beschädigung des Frachtgutes offenbar nicht trifft. Auch der von der Beklagten (der Frachtschiffahrtsgesellschaft) weiter angetretene Beweis, daß die Ware nicht mit übelriechenden Gütern zusammengeladen und nicht in einem schlecht gereinigten, riechenden Schiffsraum untergebracht war, würde hierzu nicht ausreichen. Es bleibt die Möglichkeit, daß die Ware eben doch bei dem Transport oder bei der Umladung der Güter mit übelriechenden Gütern in Berührung gekommen ist, wenn sie auch nicht mit ihnen zusammen geladen war, oder daß sie sonst während des Transportes eine vorsätzliche oder fahrlässige Behandlung erfuhr, durch die sie den ölschmierigen Geruch angenommen hat; wenn auch die Lagerräume diesen Geruch nicht gerade hatten."

Wie ersichtlich ist der Standpunkt des Reichsgerichtes bei unaufgeklärter Schadensursache dem Frachtführer ungünstig. Denn unaufgeklärte Ursachen gehen nach ihm ja grundsätzlich zu Lasten des Frachtführers, dieser hat also mit anderen Worten in solchen Fällen den Haftungsbefreiungsbeweis nicht geführt und haftet somit ohne weiteres für die Beschädigung des Frachtgutes. Eine Ausnahme hiervon soll nach dem Gericht nur dann gelten — der Haftungbefreiungsbeweis gilt also geführt und der Frachtführer haftet sonach nicht —, wenn diesen hinsichtlich aller möglicherweise in Betracht kommenden Ursachen ein Verschulden offenbar nicht trifft. Diesen offenbar sehr schwierigen Beweis wird nun aber der Frachtführer in den seltensten Fällen erbringen können. Sein Gegner kann ja hiernach alle möglichen, also auch die entfernt liegendsten Ursachen für die Beschädigung des Frachtgutes im Prozeß geltend machen und dem Frachtführer dann überlassen, den Nachweis zu bringen, daß ihn bezüglich aller dieser angegebenen möglicherweise in Betracht kommenden Ursachen ein Verschulden offenbar nicht trifft; aus dem Worte „offenbar" in dem Reichsgerichtsurteil geht auch ganz besonders hervor, daß der von dem Frachtführer zu erbringende Beweis ein vollkommen sicherer und ganz einwandfreier sein muß; es dürfen mit anderen Worten nach dem Beweis desselben nicht mehr die geringsten Zweifel darüber bestehen, daß den Frachtführer bezüglich aller dieser Ursachen ein Verschulden trifft oder nicht. Dieser strengen Haftung des Frachtführers nach dem Standpunkt des Reichsgerichtes kann somit im Einzelfall durch Parteivereinbarung oder Zugrundelegung von entsprechend abgefaßten Geschäftsbedingungen des Frachtunternehmens gemildert oder beseitigt werden (bis auf die Haftung für eigenen Vorsatz; diese Haftung kann nicht ausgeschlossen werden, §§ 276, 278 BGB. und R.G., Bd. 20, S. 115; 52, S. 402).

Im übrigen ist aus der Rechtsprechung noch bemerkenswert: Steht ein Verschulden des Frachtführers fest, z. B. nicht ordnungsmäßige Vertauung eines geschleppten Kahnes, so genügt für seine Haftbarkeit, daß dieses Verschuden die Ursache des eingetretenen Schadens gewesen sein kann. Der Frachtführer kann sich jedoch durch den Nachweis befreien, daß nicht sein Verschulden, sondern ein anderer, von ihm nicht zu vertretender Umstand den Schaden verursacht hat („J. W." 1902, S. 174). Ferner kann er auch mittelbar den Beweis in der Weise erbringen, daß er nachweist, daß der Schaden auf eine andere Ursache als eine bestimmt von ihm nicht verschuldete — z. B. mangelnde Verpackung — nicht zurückgeführt werden kann („J. W." 1906, S. 814). Ferner legt er seine Schuldlosigkeit durch den Beweis dar, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Naturgewalten beruht oder sonstigen Ereignissen, die er nicht voraussehen konnte — namentlich Krieg — verursacht wurde. Sind diese Ereignisse jedoch derartig, daß der Frachtführer mit ihnen rechnen mußte — z. B. Ueberschwemmungen nach der betreffenden Jahreszeit, Eisgang oder Frost zur Winterszeit —, so muß er ihnen gegenüber alles getan haben, was in seinen Kräften stand, um die schadenbringende Wirkung zu vermeiden oder zu vermindern (R.O.H.G. Bd. 20, S. 124). Ferner gilt der Beweis seitens des Frachtführers als geführt, wenn er darlegt, daß der Absender oder diejenigen Leute, für deren Versehen dieser zu haften hat, den eingetretenen Schaden verschuldet und verursacht haben, so z. B. wenn der Absender die besondere Gefährlichkeit des Transportes verheimlicht oder wenn er Vertragsabreden verletzt hat (R.G. Bd. 15, S. 151; 20, S. 78) oder wenn er nach eingetretenem Notfall den Frachtführer an der Ergreifung von Sicherheitsmaßregeln hindert (R.O.H.G. Bd. 12, S. 107) oder vom Frachtführer aufmerksam gemacht, die erforderlichen Maßregeln nicht anordnet (R.G. Bd. 49, S. 94) oder wenn der Schaden durch Befolgung bestimmten Anordnungen des Absenders entstanden ist, oder wenn das Gut durch befugte Veräußerung infolge Abnahmeverzuges des Empfängers verlorengegangen ist (R.O.H.G. Bd. 11, S. 293). Liegt sowohl auf seiten des Frachtführers wie auch auf seiten des Absenders ein Verschulden vor, sogenanntes konkurrierendes oder mitwirkendes Verschulden, so kommt es gemäß § 254 BGB. darauf an, wen von ihnen das überwiegende Verschulden trifft; hiernach kann die Haftung des Frachtführers entweder gemildert oder sogar ganz beseitigt werden (R.G. Bd. 54, S. 13).

Positiv ist in bestimmten Fällen von dem Binnenschiffahrtsgesetz die Haftung des Frachtführers ohne weiteres ausgeschlossen worden. Gemäß § 59 B.-Sch.-G. haftet nämlich der Frachtführer nicht: 1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender auf Deck verladen oder in Schiffen ohne Verdeck befördert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsweise verbundenen Gefahr entstanden ist; 2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Inhalt des Frachtbriefes oder Ladescheines unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist; 3. in Ansehung der Güter, deren Verladung und Ausladung von dem Absender oder Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Verladen und Ausladen oder mit einer mangelhaften Umladung verbundenen Gefahr entstanden ist; 4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigentümlichen Art der Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist; 5. in Ansehung lebender Tiere für den Schaden, der aus der mit der Beförderung dieser Tiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

Ist ein Schaden eingetreten, welcher nach den Umständen des Falles aus einer dieser Gefahren entstehen konnte, so wird von dem Gesetz (Abs. 2) bis zum Beweise des Gegenteiles angenommen, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr entstanden ist.

Eine Befreiung von der Haftpflicht kann jedoch auf Grund der bezeichneten fünf Fälle nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden des Frachtführers oder seiner Leute entstanden ist (Abs. 3). Dieses Verschulden ist hier aber dem Frachtführer von dem Absender zu beweisen.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Köln a. Rh.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat März 1918. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im März: Ueber den Stand der Rheinschiffahrt im März ist folgendes zu berichten: Die Zufuhren der Zechen zu den Rhein-Ruhr-Häfen waren sehr umfangreich. Sie hätten noch eine weitere Steigerung erfahren können, wenn sich nicht der Mangel an Laderaum infolge des ständig zurückgehenden Rheinwasserstandes sowohl in den Duisburg-Ruhrorter Häfen als auch an den Verladeplätzen des Rhein-Herne-Kanals immer fühlbarer gemacht hätte. Sämtliche Kähne mußten einen erheblichen Teil ihrer Lademenge zurücklassen und vielfach vor dem Gebirge umfangreiche Leichterungen vornehmen. Durch die stark verringerten Lademengen der einzelnen Schiffe wurde die Schleppkraft über das gewöhnliche Maß hinaus in Anspruch genommen, so daß auch der Mangel an Dampfern wieder fühlbar wurde. Soweit es die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse gestatteten, wurden die Zufuhren rheinaufwärts äußerst lebhaft betrieben, und besonders die Industrie wurde reichlich mit Brennstoffen versehen. Trotzdem hielten die oberrheinischen Hauptstapelplätze keine nennenswerten Bestände auf Lager, da die Ankünfte direkt in den Verbrauch übergingen. Der Schiffahrtsverkehr von Straßburg nach Basel ruhte vollständig. Der Main hatte ein lebhaftes Schiffahrtsgeschäft aufzuweisen, doch mußten die Schiffe ebenfalls sehr stark geleichtert werden. Der Schiffahrtsverkehr in den Maizer und Gustavsburger Häfen war sehr stark. Die Hauptanfuhr bestand in Ruhrkohlen. Alle Kranen waren im vollen Betrieb, auch Sonntags- und Nachtarbeit wurde zu Hilfe genommen. Die Schiffe mußten oft erheblich warten, bis sie zum Löschen kamen. Frachten und Schlepplöhne behaupteten ihren guten Stand.

Während des ganzen Monats März ist der Verkehr auf dem Neckar bei günstigem Wasserstand lebhaft gewesen. Die Steinsalzversendungen talwärts und die von Baustoffen bergwärts führten zu genügender Ausnutzung des vorhandenen Schiffsraums. Die Einschränkung des Eisenbahnverkehrs macht sich besonders durch vermehrte Steinkohlenversendungen auf dem Wasserwege fühlbar. Der Mangel an Arbeitskräften wird zu Wasser und zu Lande stets empfunden.

Der Schiffahrtsverkehr auf der Elbe hielt sich auch im verflossenen Monat in sehr mäßigen Grenzen und entsprach durchaus nicht den Erwartungen, die man bei Aufgang der Schiffahrt gehegt hatte, ganz abgesehen davon, daß der Umfang des Verkehrs in keinem Verhältnis steht zu dem Geschäft, wie man es sonst in den Frühjahrsmonaten gewöhnt war. Die Hauptursache des Beschäftigungsmangels liegt in der geringen Ausfuhr böhmischer Braunkohlen. Im Verhältnis zu den geringen Kohlenmengen, die

an den böhmischen Umschlagsplätzen zur Verschiffung gelangen, ist das Angebot von Schiffsraum überwiegend, so daß die auf Beladung mit Kohlen wartenden Kähne nur nach längerer Wartezeit Ladung erhalten können. Teilweise mußten aus diesem Grunde auch die an den böhmischen Umschlagsplätzen leer werdenden Kähne leer zurückgenommen werden. Ebenso war der Talverkehr an den sächsischen und mittelelbischen Umschlagsplätzen unbefriedigend, so daß sich überall überschüssiger Kahnraum ansammelte. Auch im Bergverkehr ab Hamburg ist keine Aenderung eingetreten. Dieser ist nach wie vor belanglos. Der Wasserstand war im Berichtsmonat für die Ausübung des Schiffahrtsbetriebes durchgängig günstig.

Der Schiffahrtsverkehr war auch auf den Märkischen Wasserstraßen im Monat März nicht so umfangreich, wie man es wohl erwartet hatte und wie es den günstigen Betriebsverhältnissen der Schiffahrt entsprochen hätte. Es ist dies auf die allgemeinen Verkehrsverhältnisse zurückzuführen, durch welche die Bedienung der Umschlagsplätze in Mitleidenschaft gezogen wurde. Besonders der Kohlenversand aus Oberschlesien wurde ungünstig beeinflußt. Der Verkehr in Stückgut ging dem Bedürfnis entsprechend vor sich und wird noch dadurch eine Erweiterung erfahren, daß für das Frachtstück- und Wagenladungsgut in Zukunft der Wasserweg auf der Strecke Berlin—Posen—Landsberg benutzt wird. Die Verladungen in der Mark selbst gingen in den gewohnten Güterarten (Kalk, Zement, Briketts) in mäßigem Umfange vor sich. Gegen Ende des Monats wurden auch in größerem Maßstabe Ladungen von Grubenholz zum Versand auf dem Wasserwege gebracht. Ebenso finden regelmäßig Verladungen von Eisenspänen statt.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat April 1918. Ueber den Stand der Rheinschiffahrt im Monat April ist folgendes zu berichten: Als Folgeerscheinung der Osterfeiertage und der Umleitung der Versanddispositionen vom alten in das neue Vertragsjahr ist der Versand zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen im Anfang des Monats nicht unwesentlich zurückgegangen. Der Mangel an Kahnraum und Schleppkraft wurde auf solche Weise etwas behoben und die Ueberfüllungen der Kipper machten einem normalen Verladebetriebe Platz; auch die Verschiffungen rheinaufwärts waren demgemäß weniger umfangreich. Der Wasserstand blieb in der ersten Monatshälfte sehr ungünstig und gestattete nur flachgehenden Dampfern, durchs Gebirge zu fahren, während die tiefgehenden Schlepper ihre Züge von St. Goar ab an die Räderboote abtreten mußten; demgemäß blieb die Abladeмöglichkeit der Kähne beschränkt, wenn auch ein geringer Zuwachs eine Einsenkung bis zwei Meter gestattete. In der zweiten Monatshälfte hat der Versand ab Zechen eine geringe Aufbesserung erfahren, der Wasserstand wurde günstiger, Kahnraum und Schleppkraft waren ausreichend zur Verfügung. Frachten und Schlepplöhne erfuhren einen beträchtlichen Rückgang. Gegen Ende des Monats erfuhren die Zufuhren eine sehr wesentliche Verstärkung, Mangel an Leerraum und Schleppkraft trat wieder ein, die Frachten und Löhne waren aufs neue gestiegen. Am Mittel-Oberrhein und Main war die Schiffahrt andauernd lebhaft und die Umschlagseinrichtung stark beschäftigt.

Auch im Monat April konnte die Schiffahrt auf dem Neckar bei sehr günstigem Wasserstande fast ohne Störung betrieben werden. Die Frachtengelegenheiten talwärts mit Steinsalz und bergwärts mit Kohlen sind ebenfalls gut gewesen; das gleiche gilt für die Baumaterialien an den hiesigen Fabriken. Arbeitsgelegenheit ist reichlich vorhanden.

Die im vormonatlichen Berichte geschilderten Verhältnisse im Elbeverkehr treffen im großen und ganzen auch für den abgelaufenen Monat zu. Die Verschiffungen bewegten sich in allen Verkehrsrichtungen in engen Grenzen, so daß andauernd das Schiffsraumangebot das Ladungsangebot überstieg. Ausschlaggebend ist hierbei die geringe Ausfuhr böhmischer Braunkohlen, die im Monat April noch weiter zurückgegangen war. Auch an den sächsischen Umschlagsplätzen ließ das Talgeschäft wieder sehr zu wünschen übrig. An den mittelelbischen Plätzen machte sich eine kleine Belebung in den Salzverschiffungen zu Tal bemerkbar. Der Wasserstand der Elbe war in der ersten Hälfte des Berichtsmonats ziemlich weit zurückgegangen, wie es sonst eigentlich in Frühjahrszeiten nicht der Fall ist; allerdings befand sich der Wasserstand immer noch auf einer derartigen Höhe, daß Störungen im Schiffahrtsbetriebe nicht vorgekommen sind. In der zweiten Hälfte des Monats trat übrigens infolge ausgiebiger Regenfälle wieder eine Aufbesserung des Wasserstandes ein.

Der Schiffahrtsverkehr auf den Märkischen Wasserstraßen war im April im allgemeinen etwas schwächer, als sonst in diesem verkehrsreichen Frühjahrsmonat der Fall zu sein pflegt. Schlesische Kohlen trafen z. B. nicht so reichlich ein, als man erwartet hatte, und auch die Verladung der Massengüter von märkischen Orten war nicht sehr umfangreich, obgleich verschiedentlich größerer Versand in Briketts, Grubenholz und Drehspänen vorlag. Der Stückgutversand war infolge bestimmter festgesetzter Zuweisungen meist rege; vor kurzem wurde ein Teil des neuen Berliner Westhafens für den Umschlag freigegeben. Von der Schiffahrtsabteilung ist ein Dampferpendelverkehr zwischen Berlin und den Ladestellen der Oberspree sowie des Teltowkanals eingerichtet worden. Die Fracht beträgt 80 Pf. für 100 kg. Gegenüber dem Vorjahr scheint im allgemeinen übrigens eine kleine Besserung eingetreten zu sein, weil im Jahre 1917 das Hochwasser störend auf den Verkehr einwirkte.

Das Schiffahrtsabkommen mit Rumänien. Die Reihe der wirtschaftlichen Vereinbarungen mit Rumänien wird mit einem Schiffahrtsabkommen abgeschlossen, welches folgendermaßen lautet:

Artikel I. Bei der Ausübung der Schiffahrt auf der Donau werden die deutschen, die österreichischen und die ungarischen Schiffahrtsunternehmer und ihre Angestellten auf dem Fuße vollständiger Gleichheit mit den rumänischen Schiffen, Schiffahrtsunternehmungen und ihren Angestellten oder denen eines anderen Staates behandelt werden und alle Begünstigungen genießen, die diesen hinsichtlich des Schiffahrtsbetriebes und der Benutzung der dem öffentlichen Schiffsverkehr dienenden Anlagen und Anstalten gewährt werden.

Ladungen deutscher, österreichischer und ungarischer Schiffe, sowie deutsche, österreichische und ungarische Güter, die auf Schiffen fremder Staaten befördert werden, sollen hinsichtlich aller Gebühren und öffentlichen Abgaben sowie hinsichtlich der Abfertigung und Behandlung in den rumänischen Häfen, Anlege- und Umschlagsplätzen mit rumänischen Gütern und solchen der in dieser Beziehung meistbegünstigten anderen Staaten vollkommen gleich behandelt werden.

Die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 werden in gleicher Weise auf der deutschen, der österreichischen und der ungarischen Donaustrecke auf rumänische Schiffe, Schiffahrtsunternehmer nebst deren Angehörige sowie auf rumänische Ladungen und Güter angewendet werden.

Artikel II. a) Die Regierungen der vertragschließenden Teile werden wie bisher so auch weiterhin dafür Sorge tragen, daß in den Uferplätzen ihrer Gebiete die notwendigen Verkehrs- und Winterhäfen, Lade- und Landeplätze sowie Niederlageplätze für Güter zur öffentlichen Benutzung zur Verfügung stehen.

b) Die deutsche, die österreichische und ungarische Regierung werden in ihren Gebieten der Pachtung von Uferstreifen durch rumänische Schiffahrtsunternehmungen Hindernisse nicht in den Weg legen.

c) Andererseits wird die rumänische Regierung in den Uferplätzen ihres Gebietes den deutschen, den österreichischen und den ungarischen Binnenschiffahrtsunternehmungen mit regelmäßigem Personen- oder Güterverkehr geeignete Uferstreifen, auf denen sie unter Beachtung der bestehenden baupolizeilichen Vorschriften Magazine mit den dazu erforderlichen Bureauräumen, Anlege- und Niederlageplätze, Lade-, Lösch- und Umschlagsvorrichtungen, Reparaturanstalten, Kohlenplätze, sowie die für diese Betriebe erforderlichen Gleise herrichten können, nach Maßgabe des Bedürfnisses der betreffenden Binnenschiffahrtsunternehmungen und soweit die öffentlichen Verkehrsbedürfnisse es gestatten pachtweise auf 30 Jahre zur Verfügung stellen.

d) Es wird vereinbart, daß die rumänische Regierung alsbald nach Ratifikation des Friedensvertrages die Regelung dieser Frage an Ort und Stelle vornehmen läßt, wozu Kommissäre der deutschen, der österreichischen und der ungarischen Regierung zur Wahrnehmung der Interessen ihrer Schiffahrtsgesellschaften werden eingeladen werden.

e) Den deutschen, den österreichischen und den ungarischen Schiffahrtsunternehmungen sollen für ihre regelmäßigen Linien nach Möglichkeit ständige Anlegeplätze in den der Seeschiffahrt dienenden rumänischen Häfen zugewiesen werden, nebst den erforderlichen, in der Nähe dieser Anlegeplätze gelegenen Magazinen.

f) Deutschland und Rumänien kommen überein, daß Deutschland für die Zeit, in der Rumänien an Deutschland, Oesterreich und Ungarn seinen Getreideüberschuß verkaufen wird, die Getreide- und Kohlenelevatoren, die Deutschland in den Donauhäfen Calafat, Corabia, Turn-Magurele, Giurgiu und Oltenitza errichtet hat, betreiben wird, vorausgesetzt, daß die Einrichtungen den allgemeinen Verkehr in den vorgenannten Häfen nicht hindern.

Demgemäß wird sogleich nach Ratifikation des Friedensvertrages eine deutsch-rumänische Kommission diese Einrichtungen besichtigen und die Bedingungen festsetzen, unter denen sie gebraucht und eventuell umgeändert werden sollen, wobei die jetzigen und zukünftigen Bedürfnisse dieser Häfen berücksichtigt werden sollen.

Nach Ablauf der Verkaufsfrist der Getreideüberschüsse an Deutschland, Oesterreich und Ungarn wird eine Vereinbarung über die Ueberlassung der in Frage stehenden Einrichtungen an den rumänischen Staat getroffen werden, wobei die auf Grund des Friedensvertrages von dem rumänischen Staate für diese Anlagen etwa geleisteten Zahlungen berücksichtigt werden sollen.

g) Alle übrigen von Deutschland und Oesterreich-Ungarn in den rumänischen Donauhäfen während des Krieges geschaffenen Anlagen zur Verbesserung des Hafenbetriebes, einschließlich Eisenbahnanlagen, werden, soweit im Friedensvertrag oder seinen Anlagen nicht Besonderes vereinbart ist, an Rumänien gegen Erstattung der Kosten übergeben werden, unter Berücksichtigung der auf Grund des Friedensvertrages vom rumänischen Staate etwa bereits geleisteten Zahlungen.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Wir übermitteln hiermit unseren Mitgliedern die Trauerkunde von dem am 8. Mai erfolgten Tode unseres Vorstandsmitgliedes, des Herrn

Justizrat Prof. Dr. **Paul Alexander-Katz.**

Der Verstorbene war ein überaus kenntnisreicher, arbeitsamer und großzügig denkender Mensch, der neben seinen beruflichen Pflichten vielseitige Interessen pflegte und sich vor allem dem Allgemeinwohl und humanitären Bestrebungen in hervorragender Weise widmete.

Wir verlieren in ihm innerhalb einer kurzen Zeitspanne ein drittes Vorstandsmitglied, das, seit vielen Jahren unserem Verein angehörend, uns zu jeder Zeit bereitwilligst mit seinem Rat zur Seite gestanden und sich an unseren Arbeiten mit der ihm eigenen Arbeitsfreudigkeit beteiligt hat.

Wir bewahren ihm ein bleibendes Andenken.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm
Geh. Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Wolff
Generalsekretär
stellvertr. Geschäftsführer.

Zum Tode unseres Vorstandsmitgliedes Herrn Justizrat Professor Dr. Paul Alexander-Katz wird uns von geschätzter Seite geschrieben:

Mit dem Verstorbenen ist ein Mann dahingegangen, der nicht nur bei seinen Berufsgenossen, sondern in weiten Kreisen seines Vaterlandes und darüber hinaus den Ruf eines hervorragenden Juristen genoss.

Der Verstorbene war von Hause nicht für den akademischen Beruf bestimmt, sondern für das kaufmännische Leben, dem er sich auch mehrere Jahre widmete, während er sich gleichzeitig für das Maturitätsexamen vorbereitete.

Die kaufmännische Tätigkeit ist für den Verstorbenen insofern von grosser Bedeutung gewesen, als er sich durch sie das Verständnis für die wirtschaftlichen Verhältnisse und für die Bedürfnisse der Praxis erwarb, was ihm in seinem späteren Berufe ganz besonders zustatten kam.

Nachdem der Verstorbene die Universität bezogen hatte, gab er sich dem Studium der Rechtswissenschaft mit so grossem Eifer hin, dass er nach Beendigung desselben einen mehr als gewöhnlichen Schatz von Rechtskenntnissen besass.

Schon während seiner Studienzeit wie auch während seiner Ausbildungszeit als Referendar betätigte er sich wissenschaftlich, indem er über interessante Rechtsfragen Aufsätze in angesehenen Zeitschriften veröffentlichte.

Von dem Hange nach wissenschaftlicher Betätigung und dem Drange, sich selbst fortzubilden, ist er bis zu seinem Lebensende beseelt gewesen. Die Früchte seiner wissenschaftlichen Tätigkeit hat er nicht nur in verschiedenen Gesetzeskommentaren, Broschüren, Artikeln in Fachzeitschriften niedergelegt, sondern sie kamen auch seiner Tätigkeit als Lehrer an der Hochschule, insbesondere aber seiner umfangreichen Anwaltstätigkeit zugute.

Er gehörte zu den Anwälten, die die Juristerei eben nicht als Handwerk, sondern als Wissenschaft betreiben. Deshalb widmete er sich fortlaufend dem Studium aller Rechtsgebiete, machte sich mit den neuesten Erscheinungen der Fachliteratur und Judikatur vertraut, so dass er ein Wissen besass, wie es nur wenigen zur Verfügung steht.

Mit seiner umfassenden Rechtskenntnis verband sich eine schnelle Auffassungsgabe, ein allgemein juristisches Verständnis, ein klarer Blick für die Bedürfnisse der Praxis, eine scharfe Logik und ein sicheres Judicium, so dass er so recht geeignet war, den Rechtsuchenden als zuverlässiger Berater zu dienen.

Eines besonderen Rufes erfreute sich Alexander-Katz als Sachverständiger auf dem Gebiete des gewerblichen Rechtschutzes, speziell des Patentrechtes, und zwar nicht nur wegen seiner speziellen Rechtskenntnisse auf diesem Gebiete, sondern weil er mit einem technischen Verständnis begabt war, welches es ihm ermöglichte, die schwierigsten technischen Probleme schnell zu erfassen und sie seinerseits klar zum Vortrag zu bringen.

Daneben aber beschäftigte sich der Verstorbene intensiv mit dem Handels-, dem Bau-, Gewerbe-, dem Versicherungs- und Wasserrecht, so dass er auch auf diesen Gebieten als Spezialist angesprochen werden konnte.

Trotz seiner angestrengten Tätigkeit als Anwalt und als Lehrer fand der Verstorbene aber immer Zeit, sich in wirtschaftlich-sozialen und humanitären Vereinen zu betätigen, und überall, wo er in Aktion trat, gelang es ihm infolge seines grossen Wissens, seines scharfen Verstandes, seiner persönlichen Liebenswürdigkeit und nicht zuletzt infolge seiner Energie, mit welcher er das für nötig Befundene auch durchzusetzen verstand, sich eine hervorragende Stellung zu verschaffen.

Die Trauer um den so früh Dahingeschiedenen ist allgemein, und auch der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, dem er seit Jahrzehnten als Mitglied, seit einigen Jahren als Vorstandsmitglied angehörte, hat diesen trefflichen Mann, diesen arbeitsfreudigen, stets hilfsbereiten Vereinsgenossen mit schmerzlichem Bedauern aus seiner Mitte scheiden sehen.

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" 1918, Nr. 7/8, S. 84) als Mitglieder neu beigetreten:

Handelskammer für die preußische Oberlausitz zu Görlitz.

Niedersächsische Verfrachtungs - Gesellschaft, Hannover, Georgstraße 23.

Wagner, H., Telegraphist, zurzeit Festungs-Fernsprechabteilung Kowno, Feldpost 209.

Aus den Zweigvereinen

Jahreshauptversammlung des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr (Witten). Die diesjährige Hauptversammlung des Ruhrvereins erfreute sich eines besonders regen Besuchs. In seiner Begrüßungsansprache wies der erste Vorsitzende, Oberbürgermeister Laue (Witten), darauf hin, daß der Verein sich jetzt während des Krieges in seiner Werbetätigkeit für den Ruhrschiffahrtsgedanken eine gewisse Einschränkung auferlegen müsse, doch seien seine Bestrebungen auch im abgelaufenen Berichtsjahr erfreulich gefördert worden. Den Geschäfts- und Kassenbericht erstattete darauf der Geschäftsführer Dr. jur. et phil. Ismer. Der Wirtschaftlichkeitsnachweis für die

neue Ruhrschiffahrtsstraße ist auf Vorstandsbeschluß nochmals überarbeitet bzw. ergänzt worden; nach Abschluß wird der voraussichtliche Anfangsverkehr eine nochmalige Steigerung erfahren; bisher wurden 9,6 Millionen Tonnen ermittelt. Dies Ergebnis ist um so erfreulicher, wenn man bedenkt, daß auch der Rhein-Herne-Kanal im achten Betriebsjahre eine Verkehrsziffer von 6 Millionen Tonnen aufzuweisen hat, die Ruhrschiffahrtsstraße würde also gleich mit einem erheblich höheren Verkehr einsetzen. — In Vorbereitung sind ferner eine Reihe von Werbeschriften, von denen die erste, betitelt „Die neue Ruhrschiffahrtsstraße“, ein abgeschlossenes Bild des neuen Ruhrschiffahrtsweges von Ruhrort bis Hagen geben wird. Eine weitere Denkschrift über „Die wirtschaftliche Lage der Ruhrgemeinden und ihrer Industrien“ soll die erste Schrift nach der wirtschaftlichen Seite ergänzen und den maßgebenden Stellen eine eingehende Schilderung der mißlichen wirtschaftlichen Lage der meisten Ruhrgemeinden infolge der Abwanderung ganzer Industrien geben. Der Ruhrverein ist der Ansicht, daß erst die Schaffung des Großschiffahrtsweges der Ruhr den Gemeinden neuen wirtschaftlichen Aufschwung geben wird. Die letzte Denkschrift soll durch Einzeluntersuchungen über den Einfluß der Ruhrkanalisierung auf den Hagener Industriebezirk und auf den Bergbau im Flußgebiet ergänzt werden. Die Bildung einer Ruhrschiffahrts-Genossenschaft nach dem neuen preußischen Wassergesetz ist ebenfalls in Vorbereitung für den Fall, daß eine veränderte Finanzlage nach dem Kriege den Verein auf den Weg der Selbsthilfe verweist. Eine dritte Vereinsschrift soll endlich die weitere Frage der Schaffung eines einheitlichen Wasserstraßennetzes für das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet behandeln. Dieselbe steht im engsten Zusammenhang mit der Schaffung einer schiffbaren Verbindung von der Ruhr zur Lippe, etwa über die Linie Westhofen—Schwerte—Dortmund—Lünen, im sogenannten Industrieringkanal. Die Geschäftsstelle ist zurzeit mit dem Wirtschaftlichkeitsnachweis für diesen Kanal beschäftigt. Die Kassenverhältnisse und der Mitgliederzuwachs sind als recht günstig zu bezeichnen. Dem Verein sind bereits größere Summen für die Entwurfsbearbeitung des Industrieringkanals überwiesen worden.

Nach dem Bericht der Rechnungsprüfungskommission erfolgte die Wiederwahl des bisherigen Vorstandes, bestehend aus Oberbürgermeister Laue (Witten) (erster Vorsitzender), Landtagsabgeordneter Bergwerksdirektor Knupe (Linden) (zweiter Vorsitzender), Landrat Cuntze (Hattingen), Fabrikant Dr. Müllensiefen (Kassenwart) und Amtmann Bock von Wülfingen. Die Vereinssatzung wurde dahin erweitert, daß neben der eigentlichen Ruhrkanalisierung auch die Schaffung des Industrieringkanals als weitere Vereinsaufgabe in die Satzung aufgenommen wurde.

Den Rest der Tagung füllen zwei interessante Vorträge der Bauräte Trier (Mülheim) und Hentrich (Krefeld) über die Kanalisierung der unteren und mittleren Ruhr und die Vorarbeiten über den Industrieringkanal aus. Zunächst gab Baurat Trier ein anschauliches Bild der Arbeiten an der augenblicklich im Bau begriffenen Strecke Ruhrort—Mülheim, die, für 1700-Tonnen-Schiffe ausgebaut, im wesentlichen eine Erweiterung der Rheinschiffahrtsstraße bis Mülheim darstellt und der Stadt Mülheim und seinen Industrien neue wirtschaftliche Entwickelungsmöglichkeiten geben soll. Die Einzelheiten des Vortrages werden in der vorerwähnten Denkschrift niedergelegt. Von besonderem Interesse war die Darlegung des Vortragenden, daß auch an der unteren Ruhr die weitere Kanalisierung des Flusses mit Freuden begrüßt werden würde und daß jetzt schon an der unteren Kanalstrecke eine ganz außerordentliche Nachfrage nach Industriegelände herrscht. Der Ruhrverein hat von jeher die Auffassung vertreten, daß die Schaffung des Ruhrschiffahrtsweges ausgedehnte Neuansiedelungen der Industrie im Flußtal zur Folge haben werde, da die übrigen Vorbedingungen für dieselbe im Flußgebiet ohne weiteres gegeben sind. Dieselbe Ansicht vertritt auch der zweite Redner, Baurat Hentrich (Krefeld), welcher bestätigte, daß auch die Stadt Krefeld ähnliche Erfahrungen gemacht hat. Beim dortigen im Jahre 1905 in Betrieb genommenen Rheinhafen ist jetzt das gesamte Hafen- und Kanalgelände in gewaltiger Ausdehnung für Industriezwecke verkauft, ebenfalls ein schlagender Beweis für die Förderung von Industrieansiedelungen durch die Schaffung von Wasserstraßen. Die niederrheinisch-westfälische Industrie ist noch so entwickelungsfähig, daß sie auch die Gelegenheit zur Ansiedelung in dem alten Industriegelände an der Ruhr mit Freuden begrüßen würde, und damit wäre allen Teilen, den bedrängten Ruhrgemeinden, der nach weiterer Ausdehnung strebenden Industrie und dem staatlichen Steuersäckel, geholfen.

Die Schaffung einer schiffbaren Verbindung von der Ruhr zur Lippe eröffnet dem Ruhrschiffahrtsunternehmen ganz neue Zukunftsaussichten. Die Ruhrschiffahrtsstraße wird nicht eine Erweiterung der Rheinschiffahrtsstraße bleiben, sondern in Verbindung mit diesem Ringkanal eine gewaltige Durchgangswasserstraße. Dieser Gedanke ist sofort vom Vorstand aufgegriffen und in der heutigen Hauptversammlung zur weiteren Vereinsaufgabe erklärt worden. Der Beschluß bedingt zunächst eine Weiterführung der Ruhrschiffahrtsstraße bis Westhofen bzw. Schwerte. Bei der Linienführung selbst ist das Ardey-Gebirge durch einen 2,8 km langen Tunnel zu durchschneiden, die Scheitelhaltung wird mit einer Schleuse erreicht, zum Abstieg zum Dortmund-Ems-Kanal sind drei weitere Schleusen und zum Lippe-Seitenkanal noch eine Schleuse erforderlich. Im übrigen bietet die ganze 27 km lange Kanalstrecke keine technischen Schwierigkeiten. Die Linienführung soll erst nach Anhörung sämtlicher Interessenten endgültig festgelegt werden; sie kann zurzeit beliebig nach Osten oder Westen, je nach den Interessen der Kommunalverwaltungen und der Industrien verschoben werden. Der Ringkanal wird durch die erforderlichen Bauten (Tunnel und Schleusen) zweifelsohne erhebliche Kosten verursachen, doch sitzt im Kanalgebiet jetzt bereits eine außerordentlich leistungsfähige Industrie, die vor allem auch einen großen Zu- und Abgang an Massengütern hat. Dazu kommt die mit Sicherheit zu erwartende Neuansiedelung bedeutender großgewerblicher Anlagen. Die hohen Kosten können daher nicht abschreckend wirken, wir sind jetzt im Kriege daran gewöhnt, mit großen Summen zu rechnen. Unter allen Umständen muß daher die Bauwürdigkeit des Industrieringkanals geprüft und dem niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet die Möglichkeit eines in sich abgeschlossenen Wasserstraßennetses mit seinen ungeheueren, verkehrswirtschaftlichen Vorteilen dargetan werden.

Zum Schluß wies Fabrikant Ebeling (Westhofen) darauf hin, daß die Eisenbahn schon vor dem Kriege sich am Rande ihrer Leistungsfähigkeit befand. Ihr weiterer Ausbau im Industriegebiet ist nicht möglich, die Kosten würden ein Vielfaches dessen verschlingen, was der Ausbau der Wasserstraßen erfordert. Die Massengüter gehören auf den Wasserweg. Der Vorsitzende wies in seinem Schlußwort noch auf den großen vaterländischen Wert der Vereinsarbeit hin. Gerade der jetzige Krieg hat die gewaltige Bedeutung eines ausgedehnten Wasserstraßennetzes bewiesen, mögen sich daher alle beteiligten Kreise zur baldigen Durchführung des großzügigen Planes zusammenschließen.

Aus verwandten Vereinen

Der Ausschuß des Werra-Kanalvereins hielt am 29. April 1918 in Kassel eine Sitzung ab.

Der erste Vorsitzende, Senator Meyer, sowie der stellvertretende Vorsitzende, Erste Bürgermeister Dr. Becker, erstatteten zunächst Bericht über das bisher Veranlaßte. Das Gutachten des Herrn Wirklichen Geheimen Oberbaurat Germelmann über den Stand der Vorarbeiten zu dem Plan einer Wasserstraße Nordsee—Weser—Werra—Main—Donau (Entwurf Meyer, Hameln) wurde verlesen und hat folgenden Wortlaut:

„Der Vorstand des Werra-Kanalvereins hat den Unterzeichneten gebeten, sich gutachtlich zu äußern zu den Vorarbeiten für eine Wasserstraße Nordsee—Weser—Werra—Main—Donau mit Nutzbarmachung der Wasserkräfte Thüringens. (Entwurf Meyer.) Diesem Ansuchen soll hiermit entsprochen werden. Inzwischen habe ich Gelegenheit gehabt, die vom Senator Meyer angefertigten Denkschriften und den von ihm aufgestellten Vorentwurf, wie er dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten neuerdings vorgelegen hat, zu studieren, und unter Führung des Herrn Meyer mich an einer Besichtigung des für die Ausnutzung der Wasserkräfte in Frage kommenden Gebietes zu beteiligen.

Der aufgestellte Plan zu einer Wasserstraße Nordsee—Donau, besteht eigentlich aus zwei Teilen:

1. den Maßnahmen zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte Thüringens und
2. den Maßnahmen zur Herstellung der eigentlichen Schiffahrtsstraße.

Eine Schiffahrtsstraße von der Weser durch Thüringen zum Main muß ihr Rückgrad haben in unmittelbar zinsbringenden Vorteilen, die durch die Nutzbarmachung der Wasserkräfte entstehen. Der Gütertransport allein wird eine solche Schiffahrtsstraße wirtschaftlich nicht rechtfertigen können. Gestalten sich die Bedingungen für den ersten Teil des Planes, wie zu erwarten, günstig, so wird auch die Verwirklichung des zweiten Teils, der Ausbau der Wasserstraße, die unmittelbarste Folge sein. Die Schiffahrtsstraße wird dem Verkehr gewissermaßen als reife Frucht in den Schoß fallen.

In den Meyerschen Denkschriften ist darauf hingewiesen, daß in den Tälern der Itz, Verra, der Schleuse, der Hassel, der Ulster, der Felda, der Fulda und der Schwalm etwa 700 Millionen Kubikmeter Wasser aufgespeichert, daß damit rund 400—500 Millionen kW.-Stunden elektrischer Kraft gewonnen werden können und daß dadurch eine jährliche Einnahme von 12 bis 15 Millionen Mark gewährleistet ist.

Grundbedingung für diese Annahme ist, daß die in Ansatz gebrachten Wassermengen tatsächlich vorhanden und daß die örtlichen und geologischen Verhältnisse derart sind, daß bei Aufwendung vertretbarer Geldmittel mit Sicherheit darauf zu rechnen ist, diese Wassermengen aufspeichern und sie in dem angegebenen Umfange auch wirklich nutzbringend verwerten zu können.

Die unter Beteiligung des Geheimen Regierungsrat Professor Beyschlag, Vorsteher der Geologischen Landesanstalt, und des Geheimen Baurat Soldau, Vorsteher der Landesanstalt für Gewässerkunde, am 10. bis 14. Oktober vorgenommene örtliche Besichtigung hat darüber Aufschluß gegeben. Allgemein bestand die Auffassung, daß in den Thüringer Flüssen die für Talsperren in Ansatz gebrachten Wassermengen ganz oder doch nahezu ganz zum Abfluß kommen. Für das Fulda- und Schwalmgebiet waren

bezüglich der Meyerschen Angaben noch Meinungsverschiedenheiten, die durch weitere Untersuchungen aufgeklärt werden müssen. Nach dem Stand der jetzigen Vorarbeiten und dem Ergebnis der Besichtigung darf angenommen werden, daß die Möglichkeit, große Wassermengen aufzuspeichern, gegeben ist. Die örtlichen Verhältnisse sind für die Anlage von Talsperren fast ausnahmslos günstig; der geologische Aufbau des Gebirges läßt besondere Schwierigkeiten nicht erwarten. Ueber Einzelheiten, besonders über den Umfang der zu beseitigenden Ortschaften, über Art und Form der herzustellenden Staudämme und über die Maßnahmen zum wasserdichten Abschluß der Talsperren, müssen die weiteren Vorarbeiten noch Aufschluß geben. Ebenso wird ein sicherer Ueberblick über den wirtschaftlichen Erfolg der Talsperren erst gewonnen werden können, nachdem die Vorarbeiten zu einem bestimmten festen Abschluß gekommen sind.

Es dürfte deshalb geraten sein, in erster Linie den Teil 1 des Planes durch eingehende Vorarbeiten vollständig klarzulegen. In jedem Falle wird die Anlage von Talsperren im Wesergebiet so große Vorteile bieten — es sei hier nur die Aufhöhung des Wasserstandes in der Weser, des Fortfalls südlicher Hochwasser, der Vergrösserung der Kleinwassermenge zugunsten des Abflusses der Kaligruben und der Gewinnung billiger Arbeitskraft für die Industrie Thüringens gedacht —, daß die aufgewendeten Geldmittel für Vorarbeiten eine durchaus gute Kapitalsanlage darstellen.

Treffen die Meyerschen Voraussetzungen zu, so würden die Vorarbeiten zu den unter 2 bezeichneten Maßnahmen zur Herstellung der Wasserstraßen zweckmäßig den Vorarbeiten für die Talsperren unmittelbar anzuschließen sein. Voraussichtlich wird im Frühjahr 1918 der Zeitpunkt hierfür gekommen sein.

Eine Besichtigung der Linie, die für die Wasserstraße in Aussicht genommen ist, konnte bisher von mir noch nicht vorgenommen werden. Ich bin deshalb auch nicht in der Lage, mit Sicherheit zu beurteilen, ob die starken Eingriffe — hierzu gehört auch der Tunnelkanal —, die Senator Meyer in dem von der Firma Havestadt und Contag früher bereits aufgestellten Vorentwurf vorgenommen hat, zulässig sind. Der Gedankengang, der den Meyerschen Vorschlägen zugrunde liegt, ist im allgemeinen als richtig anzuerkennen. Wenn er, statt die Werra mit einer größeren Anzahl niedriger Staustufen zu kanalisieren, Seitenkanäle plant, die vom Weserwasserstand mehr oder weniger unabhängig sind, dadurch die Anzahl der Schiffahrtsschleusen erheblich verringert und die Ausnutzung der Wasserkräfte auf einzelne wenige Punkte zusammenzieht, so entspricht das neuzeitlichen wirtschaftlichen Auffassungen. Zu prüfen wird sein, ob die örtlichen und geologischen Verhältnisse derartige starke Eingriffe in die Bodengestaltung und in den Grundwasserstand überall zulassen und ob Zweck und Mittel immer in richtigem Einklang stehen. Das klarzulegen wird Aufgabe einer vorzunehmenden Besichtigung und der weiteren Vorarbeiten sein müssen. Die Vorarbeiten schon im nächsten Jahre über die bayrisch-thüringische Grenze auszudehnen, halte ich nicht für ratsam; denn diese Arbeit wird ohne starke Beteiligung Bayerns nicht wohl vorgenommen werden können und deshalb besser von Beauftragten der Bayrischen Regierung überhaupt ausgeführt.

Die allgemeine Sachlage fordert, die begonnenen Vorarbeiten wenigstens bis zum Main bei Bamberg zu einem festen sicheren Abschluß zu bringen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß in Zukunft mit unseren Naturschätzen, mit Wasser und Kohle, viel sparsamer gewirtschaftet werden muß als in der Vergangenheit. Die Talsperren Thüringens müssen aus diesem Grunde gebaut und die Wasserkräfte ausgenutzt werden. Mit der Ausnutzung der Wasserkräfte ergibt sich die Schiffahrtsstraße von selbst. Die Frage der Wasserstraße wird brennend, wenn die Ausführung des Bayrischen Kanals zur Donau sicher gestellt ist. Die großen Bodenschätze Oberfrankens und Thüringens an Eisenerzen und Kali werden vereint mit der Westfälischen Industrie dann verlangen, an dem großen wirtschaftlichen Kampfe, den Deutschland nach dem Kriege zu bestehen haben wird, teilzunehmen. Es handelt sich hier also darum, ein kräftiges Werkzeug zu schmieden für die wirtschaftliche Erstarkung unseres Vaterlandes."

Es wurde dann mitgeteilt, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 19. März 1918 auf vom Vorstande unseres Vereins veranlaßte Anfrage folgende Erklärung abgegeben habe: „In diesem Zusammenhang darf ich auf die Anregungen der Herren Abgeordneten Matthies und Gerlach eingehen, die den Wunsch hatten, daß Preußen auch weiterhin der Frage der Entwurfsbearbeitung für den Ausbau der Werra seine Interessen zuwende, ebenso dem lebhaft betriebenen Projekt der Verbindung der Werra mit dem Main. Schon im letzten Jahrzehnt sind für den Ausbau der Werra zwecks Anlage von Stauweihern von seiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit den beteiligten Ressorts nicht unerhebliche Gelder — im ganzen 40 000 M — bewilligt worden. Ich nehme auch nicht Anstand auszusprechen, daß die Bereitschaft, die Vorarbeiten für die Verbindung Werra—Main von Staats wegen ausführen zu lassen, nicht abgelehnt wird."

Der Schatzmeister erstattete den Kassenbericht.

Die Beschlüsse des Vorstandes über die Uebernahme der Vorarbeiten auf den preußischen bzw. bayerischen Staat wurden wie folgt mitgeteilt:

„Auf Antrag des Herrn Oberbürgermeisters Wächter wurde beschlossen:

a) an die Königlich Preußische Staatsregierung den Antrag auf Uebernahme der allgemeinen Vorarbeiten bis zur bayerischen Grenze zu stellen und ihr dabei das ganze Vorarbeitenmaterial des Vereins zu übergeben,

b) die eigenen Vorarbeiten sofort einzustellen. Zur Durchführung dieses Beschlusses soll dem Personal zu dem nächsten zulässigen Termin gekündigt werden. Bis zur Uebernahme durch die preußische Staatsregierung (vgl. c), längstens bis zum Ablauf der Kündigungsfrist soll das Personal mit den laufenden Arbeiten beschäftigt, neue Aufträge aber nicht erteilt werden,

c) an Preußen die Bitte auf Uebernahme des gesamten Personals zu stellen,

d) zur Verhandlung mit der Preußischen Staatsregierung über die Punkte a—d einen Ausschuß zu wählen,

e) die Werbetätigkeit in erhöhtem Maße fortzusetzen.

Auf Antrag des Herrn Oberbürgermeisters Wächter wurde beschlossen, unmittelbar nach dem Abschluß der Verhandlungen in Berlin die Verhandlungen im Verkehrsministerium in München auf gleicher Grundlage wie in Berlin aufzunehmen. Die Verhandlungen sollen durch dieselbe Kommission, die für die Verhandlungen mit der Preußischen Regierung eingesetzt ist, geführt werden" und zur Annahme empfohlen. Die Annahme erfolgte einstimmig. Es wurde festgestellt, daß sich Vorstand und Ausschuß einstimmig darüber einig sind, daß mit Rücksicht auf die große Dringlichkeit die Zustimmung der Hauptversammlung nicht abgewartet, sondern sofort mit der Ausführung der Beschlüsse begonnen werden soll. Der Hauptversammlung soll dann nach Abschluß der Verhandlungen Mitteilung gemacht werden.

Der Vorstandsbeschluß über den Antrag Kassel wurde wie folgt mitgeteilt: „Der Verein erklärt sich einverstanden, daß die Vorarbeiten auf die Prüfung einer Nebenlinie über Kassel erstreckt werden unter der Voraussetzung, daß Kassel die nach Angabe der Staatsregierung hierdurch entstehenden Mehrkosten trägt" und zur Annahme empfohlen. Nach eingehender Erörterung erfolgte die Annahme gegen zwei Stimmen. Die durch das Los ausscheidenden Vorstandsmitglieder Geheimer Oberbaurat Fritze, Bürgermeister Dr. Stolzenberg, Staatsrat Dr. Quark, Oberbürgermeister Koch wurden einstimmig wiedergewählt. Von dem Vorstandsbeschluß über die Herausgabe einer Agitationsschrift wurde Mitteilung gemacht. Die nächste Hauptversammlung soll in Minden tagen.

Märkischer Schiffahrts-Verein

In einer am 29. April unter dem Vorsitz des Herrn Zeitz stattgefundenen Mitgliederversammlung wurde darüber berichtet, daß die Petroleumabgabe neuerdings wesentlich eingeschränkt sei, ferner, daß die Betriebe der Meldepflicht für Segel, Planen und Persennige nachkommen müßten. Nach Erstattung des Kassenberichts und Erteilung der Entlastung hielt Stadtbaurat Hahn aus Neukölln einen kurzen Vortrag über den vom dortigen Magistrat beim Minister gestellten Antrag, die Oberschleuse des Landwehrkanals und die Neuköllner Schleuse während des größten Teiles des Jahres offen zu halten. Er schilderte die Vorteile, die sich hieraus ergeben würden und die darin bestehen, daß der Verkehr ungehindert vor sich gehen kann, was auch eine Besserung der Personenschiffahrt mit Neukölln mit sich bringe, und daß dadurch Personal und Aufsicht vermindert würden. Irgendwelche besonderen Nachteile seien nicht zu befürchten, die Durchfahrtshöhen der Brücken seien nahezu gänzlich unberührt. Der Verein beschloß, den Antrag im Schiffahrtsinteresse zu unterstützen. Sodann beschäftigte man sich mit der Frage der Zuweisung fester Ladestellen an die Stückgutreedereien, meinte aber, die ergangene Anregung ruhen lassen zu sollen, bis die Einwirkungen des neuen Westhafens in Berlin auf die Verkehrsentwicklung zu spüren seien. Schließlich wurde noch über die voraussichtlichen Wirkungen des neuen Umsatzsteuergesetzes gesprochen, ferner darüber geklagt, daß neuerdings unkundige Bootsfahrer den Betrieb auf der Berliner Spree leichtsinnig gefährden.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Atlas-Werke A.-G., Bremen. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 nach 1 203 079 M Abschreibungen einen Reingewinn von 1 589 835 M und zahlt daraus auf 7 500 000 M Aktienkapital 14 % Dividende.

Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik, Vegesack. Nach 1 143 367 M Abschreibungen verblieben für 1917 2 267 897 M Reingewinn. Auf 10 000 000 M Aktienkapital entfielen 20% Dividende.

Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt A.-G., Emden. Die Dividende für 1917 beträgt 5 % von 700 000 M Kapital.

Wilhelm Bruch Kanalbau-A.-G. in Liquid., Berlin. Der Liquidator Wilhelm Bruch ist gestorben, Siegfried Flatow in Danzig-Langfuhr ist alleiniger Liquidator.

Brückenbau Flender A.-G., Benrath. Laut Beschluß vom 26. Februar 1918 ist das Grundkapital um 2 400 000 M, ausgegeben zu 155 %, auf 6 000 000 M erhöht worden. — Aus 954 302 M Reingewinn (nach 199 860 M Abschreibungen) werden für 1917 auf 3 600 000 M Kapital 20 % Dividende gezahlt.

Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft G. m. b. H., Celle. Albert Haacke ist nicht mehr Geschäftsführer, Alexander Strack ist als solcher bestellt.

Dampfer-Genossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer e. G. m. b. H., Fürstenberg (Oder). Der Gewinn für 1917 beträgt 53 422 M. Ende 1917 waren 1116 (1040) Genossen mit 377 402 M Guthaben und 386 700 M Haftsumme vorhanden.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Düsseldorf. Die Abschreibungen für 1917 betragen 298 049 M, der Reingewinn 143 009 M, die Dividende 4% von 1 650 000 M.

D.-G. Neptun, Bremen. Für 1917 werden auf 5 000 000 M Aktienkapital 10% Dividende gezahlt.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. An Oberingenieur Karl Mutzenbach ist Prokura erteilt.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Johann Nattenberg und Ludwig Stempel erhielten Gesamtprokura für die Hauptniederlassung, Max Hedermann Prokura für die Zweigniederlassung Mannheim.

Elbfährgenossenschaft Wörblitz-Proschwitz, e. G. m. b. H., Wörblitz. Für Oskar Fricke ist Wilhelm Berndt in den Vorstand gewählt.

J. Frerichs & Co. A.-G., Einswarden. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 nach 367 609 M Abschreibungen 567 389 M Reingewinn und zahlt daraus auf 3 000 000 M alte Aktien 10% bzw. 1 500 000 M neue Aktien 5% Dividende. Die Prokura des J. D. Nygaard ist erloschen.

Gasmotorenfabrik A.-G., Köln-Ehrenfeld. Ingenieur Alfred Wirth hat sein Amt als Vorstandsmitglied niedergelegt, Fritz Schkommodau und Franz Jansen sind als Vorstandsmitglieder bestellt.

Gebrüder Goedhart A.-G., Düsseldorf. Für 1917 wurden 475 834 M Abschreibungen vorgenommen und aus 1 085 211 M Reingewinn auf 6 000 000 M Kapital 11% Dividende gezahlt.

Hamburger Elbe-Schiffswerft A.-G., Hamburg. Gegründet am 14. März 1918 mit 4 500 000 M Kapital. Vorstand F. H. W. Hanel und O. O. Reinbold. Eingebracht ist das Unternehmen der Firma F. H. Schmidt.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt (Main). In München und Dresden wurden Zweigniederlassungen eingetragen.

Jacht- und Bootswerft Rudolf Albrecht u. Co., Senzig bei Königswusterhausen. Die Firma ist geändert in Bootswerft Wilhelm Völkner G. m. b. H. vormals Rudolf Albrecht.

Kieler Dockgesellschaft J. W. Seibel Komm.-Ges. auf Aktien, Kiel. Nach 17 880 M Abschreibungen ergab sich für 1917 ein Reingewinn von 36 834 M. Die Dividende beträgt 6% von 180 000 M Kapital.

Georg und Eugen Käßbohrer, Ulm. Offene Handelsgesellschaft, bestehend seit 1. Oktober 1911, Gesellschafter die Schiffmeister Georg und Eugen Käßbohrer.

Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik H. Paucksch A.-G., Landsberg (Warthe). Das Geschäftsjahr 1916/17 erbrachte nach 350 217 M Abschreibungen 124 639 M Reingewinn, der zu Rücklagen benutzt wurde.

Neue Dampfer-Compagnie, Kiel. Die Abschreibungen für 1917 betragen 171 934 M, der Reingewinn 418 697 M, die Dividende 10% von 1 500 000 M.

Oder Kriegsschiffahrts-Ges. m. b. H., Breslau. Das Stammkapital ist um 18 000 M auf 68 000 M erhöht.

Odin Deutsche Schiffshebungsgesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 19. Februar 1918 mit 5 000 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Rechtsanwälte Dr. Alexander Schrüffer und Dr. Hans Edelmann sowie Schiffsinspektor Walter Krebel. Sacheinlagen seitens der Deutschen Versicherungsbank 3 000 000 M.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. Handelsminister a. D. Dr. Karl Urban in Prag ist zum weiteren Mitglied des Vorstandes (Verwaltungsrat) bestellt.

Petersen & Alpers G. m. b. H., Hamburg. Die Gesamtprokura von A. Timmermann und C. H. W. Stratmann ist durch des letzteren Tod erloschen, A. Timmermann hat jetzt Einzelprokura.

Privatschiffer-Transport-Genossenschaft e. G. m. b. H., Aken. Für 1917 werden 11 925 M Gewinn verzeichnet. Ende 1917 waren 408 (467) Genossen mit 131 500 M Guthaben und gleicher Haftsumme vorhanden.

Rheinschiffahrts-A.-G. Friedrich Asteroth, Koblenz. Nach 37 150 M Abschreibungen ergab sich ein Reingewinn von 57 938 M für 1917, aus dem auf 700 000 M Kapital 6% Dividende gezahlt werden.

Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat, Essen. Bergrat Max Großmann ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Rüdersdorfer Dampfschiffahrts-A.-G., Kalkberge. Die Liquidationsbilanz für 1917 weist einen Gewinn von 16 575 M auf.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Kommerzienrat Paul Sachsenberg ist aus dem Vorstande ausgeschieden, an Diplomingenieur Karl Fischer ist Prokura erteilt.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser G. m. b. H., Lehe. Das Stammkapital ist um 400 000 M auf 1 000 000 M erhöht.

Schiffs- und Maschinen - Reparatur - Werkstatt M. Böttcher G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 11 März 1918 mit 20 000 M Stammkapital bei 6000 M Sacheinlage (Geschäft von Carl Wöhlke). Geschäftsführer F. M. O. Böttcher, Prokurist A. F. F. Chr. Senftleben.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. Dr.-Ing. Schultz ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Robert Wetter in Tönning ist als solches bestellt.

Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Lübeck. Die Prokura des Robert Wetter ist erloschen.

Schiffswerft Oldenburg A.-G., Nordenham. Gegründet am 31. Januar 1918 mit 5 000 000 M Grundkapital, begeben zu 110%, beteiligt S. Bleichröder, Disconto-Gesellschaft usw. Vorstand J. D. Nygaard und Erich Krale.

Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Nach 365 758 M Abschreibungen verblieb für 1917 ein Reingewinn von 3961 M.

G. Seebeck A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde. An Hermann Geffers und Heinrich Kloppenburg ist Prokura erteilt. Schiffsbaudirektor Hermann Hildebrandt ist zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede bestellt.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G., Swinemünde. Die Dividende für 1917 beträgt 10% von 400 000 M Kapital. Oberingenieur Johannes Albrecht schied durch Tod aus dem Vorstande, an seine Stelle trat Kaufmann E. Mekelnburg.

Joh. C. Tecklenborg Schiffswerft und Maschinenfabrik, Bremerhaven. Für 1917 wurden 1 170 697 M Abschreibungen vorgenommen, der Reingewinn beträgt 1 928 720 M, die Dividende 12½ % von 6 000 000 M. Der bisherige Prokurist Friedrich Tecklenborg ist zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede bestellt.

Traven-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck. Die Liquidationsbilanz für 1. Januar 1918 weist je 17 483 M Aktiva und Passiva auf.

Union-Gießerei, Königsberg i. Pr. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 nach 483 165 M Abschreibungen 1 462 064 M Reingewinn.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Firma lautet jetzt Winschermann G. m. b. H. Das Stammkapital ist um 3 700 000 M auf 4 000 000 M erhöht.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Karlsruhe. Die Firma lautet jetzt Winschermann G. m. b. H.

Winschermann G. m. b. H., Aschaffenburg. Das Stammkapital wird um 280 000 auf 300 000 M erhöht.

R. Wolf A.-G., Magdeburg. Direktor Ludwig Noé in Aschersleben ist zum weiteren Vorstandsmitgliede bestellt.

Gustav Wolkau, Neuhof. Jetzt Kommanditgesellschaft mit einem Kommanditisten, persönlich haftend Rudolf Wolkau. An Witwe Louise Wolkau geb. Sommer ist Prokura erteilt.

Konkurse. Vermögen des 1916 gefallenen Schiffers Gustav Hauptstein aus Kunitz, eröffnet am 6. April, Verwalter Kaufmann Arno Geiseler in Frankfurt (Oder). — Nachlaß des am 19. Juni 1917 gestorbenen Schiffseigners Wilhelm Seyffert aus Lehnin, eröffnet am 7. April, Verwalter Kaufmann Oskar Brexendorff in Brandenburg a. H.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 73. C. 26 420. **Ueberdruck- und Regelungsventil für Taucherhelme.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwaarenfabrik m. b. H., Köln-Nippes. 26. 10. 16.

Klasse 65a, 73. C. 27 038. **Vorrichtung zum Ablassen von Luft aus Taucherhelmen.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwaarenfabrik G. m. b. H., Köln-Nippes. 26. 10. 16.

Klasse 65a, 4. A. 29 365. **Druckwasserleitung für die Oelbunker von Tauchbooten.** Actien-Gesellschaft „Weser“, Bremen. 26. 5. 17.

Klasse 65a, 73. H. 70 325. **Befestigungsvorrichtung für tragbare, zum Gebrauch unter Wasser bestimmte Atmungsgeräte.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. von Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 27. 5. 16.

Klasse 65a, 50. L. 42 709. **Steuervorrichtung für Motorboote mit um eine senkrechte Achse frei drehbarem Propellergehäuse.** Alfred Eisentraut G. m. b. H., Berlin. 14. 11. 14.

Klasse 65b, 2. A. 30 104. **Zylindrisches oder prismatisches Schwimmdock mit doppelter wasserdichter Hülle.** Ivar Arstaad, Trier, Hermesstraße 2. 17. 1. 18.

Klasse 65b, 3. D. 34 021. **Hebe- und Bergungsschiff.** Deutsche Maschinenfabrik Akt.-Ges., Duisburg. 19. 12. 17.

Klasse 65c, 10. O. 10 454. **Antrieb von Wasserfahrzeugen.** Michael Ott, Weißenhorn b. Ulm (Donau). 8. 1. 18.

Klasse 65d, 5. S. 46 895. **Verfahren zur Herstellung eines Betriebsgases aus festen Stoffen für Torpedomaschinen.** Ernst Sokolowski, Hamburg, Klosterallee 9. 9. 7. 17.

Klasse 65d, 9. Sch. 49 225. **Zünder für Seeminen.** Ferdinand Schneider, Fulda, Brauhausstr. 12. 3. 11. 15.

Klasse 65f, 21. V. 12 151 **Schiffsantrieb mittels Dampfturbinen und Verbrennungskraftmaschinen.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 14. 11. 13.

Klasse 84a, 6. H. 73 472. **Aus zwei gegeneinander beweglichen Einzelrechen bestehender Doppel - Wasserrechen.** Guido Hemmeler, Braunschweig, Celler Str. 9. 4. 1. 18.

Klasse 84a, 6. H. 73 473. **Aus zwei gegeneinander beweglichen Einzelrechen bestehender Doppel - Wasserrechen.** Guido Hemmeler, Braunschweig, Celler Str. 9. 4. 1. 18.

Klasse 84b, 1. Sch. 51 715. **Wasserantrieb zum Füllen und Entleeren von Schleusen ohne Wasserverbrauch oder für Schiffshebewerke.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstr. 2a. 1. 8. 17.

Klasse 84c, 2. H. 72 628. **Eiserne Doppelspundwand;** Zus. z. Pat. 304 018. Friedrich Haltern, Berlin-Wilmersdorf, Babelsberger Str. 18. 1. 6. 17.

Klasse 84d, 2. Z. 10 056. **Befestigung der beiderseitig mit Ohren versehenen Eimer an Baggerketten.** Friedrich Carl Zoellner, Halle a. d. S., Burgstr. 36. 17. 7. 17.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 64. 306 228. **Rettungsfloß.** Otto Berghoff, Berlin. 9. 9. 16. B. 82 403.

Klasse 65a, 73. 306 229. **Luftabführungsvorrichtung für Taucherhelme.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwaarenfabrik m. b. H., Köln-Nippes. 27. 10. 16. C. 26 602.

Klasse 65a, 4. 306 077. **Durch Unterseebote geschleppte Minensperre.** Bruno Mielziner, Braunschweig, Kaiser-Wilkelm-Straße 35a. 7. 3. 17. M. 60 989.

Klasse 84c, 2. 306 212. **Verfahren zum Schützen von Bauwerken in zementschädlichem Grundwasser.** Paul A. R. Frank, Hamburg, Spaldingstr. 216/218. 22. 6. 16. F. 40 968.

Klasse 84c, 3. 306 149. **Verfahren zum Absenken von Senkbrunnen.** Adolf Wolfsholz, Elberfeld, Aue 89. 1. 5. 14. W. 45 019.

Klasse 84c, 2. 306 033. **Verfahren zur Herstellung von Eisenbetonpfählen;** Zus. z. Pat. 292 903. Hermann Kügler, München, Westenrieder Str. 21. 17. 11. 15. K. 61 436.

Klasse 84c, 5. 306 127. **Muffe zum Vortreiben von Tunnelrohren unter Wasser.** Adolf Haag, Nikolassee, Wanseebahn. 16. 1. 17. H. 71 550.

C. Aenderungen in der Person des Inhabers.

Klasse 65a. 303 710. C. Aug. Schmidt Söhne, Hamburg.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren. Klasse 65a. 286 713.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 678 236. **Starrer Behälter mit veränderlicher Gasfüllung zur Regelung des Auf- und Abtriebes bei Panzertauchern.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 18. 7. 14. N. 14 725

Klasse 65a. 677 749. **Vorrichtung für Kraftausgleich und Kraftaufspeicherung an See- und Stromschiffen.** Oskar Gschwend, München, Baaderstr. 28. 10. 12. 17. G. 41 128.

Klasse 65a. 677 754. **Elektrisch beleuchtetes Rettungsfloß (Rettungsboje) mit Abwurfvorrichtung.** Paul Elert, Hagen i.W., Körnerstr. 63. 19. 1. 18. E. 23 619.

Klasse 65a. 677 850. **Rettungsfloß für Schiffbrüchige.** Carl Weis, Außig (Böhmen), Vertr.: Theodor Hauske, Berlin, Gneisenaustr. 85. 25. 1. 18. W. 49 698. Oesterreich 14. 3. 17.

Klasse 65a. 678 802. **Aneinanderreihbarer, federnder Körper für zusammensetzbaren Fußbodenbelag für Minenfahrzeuge.** Fa. Julius Lennhoff, Berlin. 20. 12. 17. L. 39 565.

Klasse 65a. 678 544. **Fender.** Baltische Korkenfabrik Eugen Pfotenhauer & Co., Kiel. 15. 11. 17. B. 78 012.

Klasse 65a. 678 611. **Eisschuh.** Schiffssicherung „Heureka", G. m. b. H., Hamburg. 14. 2. 18. Sch. 59 584.

Klasse 65a. 678 619. **Rettungsboot.** Arno Raebiger, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Str. 15. 21. 2. 18. R. 44 818.

Klasse 65a. 678 620. **Rettungsboot.** Arno Raebiger, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Str. 15. 21. 2. 18. B. 44 819.

Klasse 65a. 678 621. **Rettungsboot.** Arno Raebiger, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Str. 15. 21. 2. 18. R. 44 820.

Klasse 65a. 678 656. **Ruderfähre.** Heinrich Wernecke, Magdeburg, Im Felde 1. 29. 12. 17. W. 49 598.

Klasse 65a. 678 676. **Vorrichtung zur Herstellung von Betonschiffen, Prahmen oder anderen Betonkonstruktionen.** Karl Wilhelm Ljungdell, Malmö (Schweden); Vertr.: F. A. Hoppen, Patentanwalt, Berlin SW 68. 19. 2. 18. L. 39 803. Schweden 27. 11. 17.

Klasse 65a. 678 787. **Seewasserverdampfer für Unterseeboote.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder, Neuhoferstr. 17-27. 13. 12. 16. N. 15 929.

Klasse 65b. 678 603. **Mehrere zu einem unstarren System vereinigte Grundheber zum Heben gesunkener Schiffe und Fahrzeuge.** Wilhelm Heinrich Ritscher, Moorburg b. Harburg (Elbe). 30. 1. 18. R. 44 746.

Klasse 65b. 678 675. **Apparat zum Versetzen von Fahrzeugen vom Stapel ins Wasser.** Karl Wilhelm Ljungdell, Malmö (Schweden); Vertr.: F. A. Hoppen, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 19. 2. 18. L. 39 802. Schweden 5. 5. 17.

Klasse 65c. 678 799. **Bootsantrieb.** Walter Geißendörfer, Heilbronn a. N. 31. 10. 17. G. 40 980.

Klasse 84c. 678 807. **Pfahlrammer.** Oscar Hentschel, Herford. 24. 1. 18. H. 75 059.

Klasse 84d. 678 602. **Bagger mit Behältern für Kohle, Wasser oder andere Betriebsstoffe.** Maschinenfabrik Buckau Act.-Ges. zu Magdeburg, Magdeburg-Buckau. 17. 1. 18. M. 58 264.

Klasse 84d. 678 065. **Grabenbagger, vornehmlich zum Ausheben von Schützengräben.** Eisenwerk Weserhütte, Akt.-Ges., Bad Oeynhausen i. W. 29. 12. 17. E. 23 593.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 628 396. **Kettenroller-Lagerbock usw.** H. Maihak Akt.-Ges., Hamburg. 29. 3. 15. M. 53 289. 16. 2. 18.

Klasse 65a. 656 354. **Stockloser Anker.** Otto Gruson & Co., Eisen- und Stahlwerk, Magdeburg-Buckau. 17. 2. 15. F. 32 890. 30. 1. 18.

Klasse 65a. 623 797. **Schwimmapparat.** Moritz Meyer, Neukölln, Hohenzollernplatz 6. 23. 1. 15. M. 52 965. 19. 1. 18.

Klasse 65a. 627 223. **Isolierkörper usw.** Otto Gätjens, Hamburg, Glockengießerwall 1. 27. 2. 15. G. 37 856. 27. 3. 18.



Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 11/12
Juni

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Die deutschen Schiffsbeleihungsbanken

Von Dr. O. Mathies, Syndikus der Handelskammer in Hamburg

Die Frage der Errichtung deutscher Schiffsbeleihungsbanken hat in den letzten zwei Jahren wiederholt die Oeffentlichkeit beschäftigt[1]). Von zahlreichen See- und Binnenhafenplätzen hörte man, daß dort Bestrebungen nach der Gründung solcher Banken im Gange seien. Das Reichswirtschaftsamt veranstaltete im November 1917 eine Besprechung von Vertretern aller Interessentenkreise, um sich Klarheit über die von ihm einzunehmende Stellung zu verschaffen, insbesondere über die Frage, ob ein gesetzgeberisches Eingreifen des Reiches erforderlich werde[2]). Hierbei wurde von allen Seiten ein Bedürfnis für die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken anerkannt. Ein gesetzgeberisches Eingreifen des Reiches ist aber nicht erfolgt. Man hat vielmehr den einzelnen Bundesstaaten in der Voraussetzung freie Hand gelassen, dass sie sich untereinander über die von ihnen bei der Erteilung der Erlaubnis zur Ausgabe von Inhaberpfandbriefen den Banken vorzuschreibenden Bedingungen verständigen, damit auf diese Weise allzu erhebliche Abweichungen der einzelnen Banken voneinander vermieden würden.

Bisher sind drei deutsche Schiffsbeleihungsbanken ins Leben getreten: die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank A.-G. in Hamburg, die Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G. in Berlin und die Deutsche Schiffskreditbank A.-G. in Duisburg. Alle drei Banken haben die grundsätzliche Erlaubnis zur Ausgabe von Inhaberpfandbriefen erhalten, einstweilen allerdings nur mit der Einschränkung, daß sie erst nach Friedensschluß erfolgen darf. Der Grund dafür ist die Schonung des Geldmarktes zugunsten der Kriegsanleihen. Von der Gründung weiterer Banken von denen z. B. in Oldenburg, Bremen, Stettin und anderen Plätzen gesprochen wurde, ist Positives bisher nicht laut geworden. Die oldenburger Bestrebungen dürften in der hamburger Gründung aufgegangen sein, nachdem sich die Oldenburgische Landesbank an ihr beteiligt hat und ihr Direktor tom Dieck, der seinerzeit als Abgeordneter im Oldenburger Landtage den Antrag auf Errichtung einer Schiffsbeleihungsbank gestellt hatte, in ihren Aufsichtsrat eingetreten ist. Inwieweit durch die Beteiligung der Deutschen Nationalbank in Bremen an der hamburger Gründung die bremer Bestrebungen beeinflußt sind, läßt sich nicht vollkommen klar übersehen[3]). In Preußen wird der Minister für Handel und Gewerbe dem Vernehmen nach weiteren Banken die Genehmigung zur Ausgabe von Pfandbriefen bis auf weiteres nicht mehr erteilen, um erst einmal die Erfahrungen der beiden ersten Banken abzuwarten und andererseits nicht gleich eine zu große Zahl konkurrierender Unternehmen entstehen zu lassen.

Im folgenden soll angesichts der vielfach an den Zentralverein ergangenen Anfragen ein kurzer Ueberblick über die Gründung der drei deutschen Schiffsbeleihungsbanken gegeben werden.

Die deutsche Schiffsbeleihungs-Bank in Hamburg, Brodschrangen 26/28 (im folgenden die hamburger Bank genannt), hat ein Kapital von

[1]) Vgl. im Allgemeinen meine Ausführungen im Fachausschuß in dieser Zeitschrift 1917, Heft 23/24 und meine Schrift „Deutsche Schiffsbeleihungsbanken" Hamburg 1917.

[2]) Vgl. hierzu meinen Aufsatz: „Die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken und das Recht" in der hanseatischen Rechtszeitschrift 1918, Sp. 259—265.

[3]) Vgl. F. E. Vieweg in der „Weserzeitung" vom 24., 29. und 30. Januar 1918.

10 Millionen Mark, von dem 25 % eingezahlt sind. Der Ausgabekurs betrug 106 %, die Gründung erfolgte unter Führung der Commerz- und Discontobank, der Vereinsbank und der Firma M. M. Warburg u. Co., von denen die erstgenannte Bank seit Jahren selbst in größerem Umfange Schiffe beliehen hatte. Das Kapital verteilte sich auf folgende Gründer:

Commerz- und Discontobank (Hamburg)	1 650 000 M
Vereinsbank (Hamburg)	1 750 000 M
M. M. Warburg u. Co. (Hamburg)	1 000 000 M
Nottebohm u. Co. (Hamburg)	1 000 000 M
Axel Dahlström (Hamburg)	100 000 M
Deutsche Nationalbank Komm. Ges. a. A. (Bremen)	900 000 M
Mitteldeutsche Privatbank (Magdeburg)	900 000 M
Oldenburgische Landesbank (Oldenburg)	900 000 M
J. H. Stein (Köln)	900 000 M
J. Dreyfus u. Co. (Frankfurt a. M.)	900 000 M
	10 000 000 M

Der Aufsichtsrat setzt sich aus folgenden Herren zusammen: Bankdirektor F. Lincke (Commerz- und Discontobank), Bankdirektor Thomas (Vereinsbank), Max M. Warburg (i. Firma M. M. Warburg u. Co.), Carl Ludwig Nottebohm (in Firma Nottebohm u. Co.), Bankdirektor tom Dieck (Oldenburgische Landesbank), Dr. Strube (Deutsche Nationalbank), Bankdirektor Moritz Schultze (Mitteldeutsche Privatbank), Konsul H. v. Stein (in Firma J. H. Stein), W. Dreyfus (in Firma J. Dreyfus u. Co.), Generaldirektor a. D. Schipmann (früher Deutsche Transportversicherungs-Gesellschaft), Direktor Cords (Schlesische Dampferkompagnie—Berliner Lloyd), Direktor Harms (Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft), Axel Dahlström (in Firma F. W. Dahlström, Reederei A.-G. von 1896), Carl Duncker (in Firma Georg Duncker).

Der Vorstand der Bank besteht aus den Herren W. Grünhage, Dr. Lincke, beide Prokuristen der Commerz- und Discontobank, und P. Strumberg, Prokurist der Vereinsbank.

Die Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G. in Berlin NW 7, Doretheenstraße 19 (weiterhin die berliner Bank genannt), ist ebenfalls mit einem Kapital von 10 Millionen Mark bei 25% Einzahlung gegründet worden, und zwar von einer aus der Dresdener Bank, der Berliner Handelsgesellschaft und der Nationalbank für Deutschland bestehenden Gruppe. Das Kapital verteilte sich auf folgende Gründer:

Dresdner Bank	2 334 000 M
Berliner Handelsgesellschaft	2 333 000 M
Nationalbank für Deutschland	2 333 000 M
Deutsche Versicherungsbank G. m. b. H.	2 000 000 M
Allianz, Versicherungs A.-G.	500 000 M
Frankfurter Allgemeine Versicherungs A.-G.	500 000 M
	10 000 000 M

Der Aufsichtsrat besteht aus den Herren: Bankdirektor Dr. Hirte (Deutsche Hypothekenbank A.-G.), Dr. P. Brüders (Deutsche Versicherungsbank G. m. b. H.), Generaldirektor Dumcke (Frankfurter Allg. Vers. A.-G.), Bankdirektor Kleemann (Dresdener Bank), Wirkl. Geh. Rat. Lusensky (Nationalbank für Deutschland), Generaldirektor v. d. Nahmer (Allianz, Versicherungs-A.-G.), Syndikus Dr. Sintenis (Berliner Handelsgesellschaft).

Vorstandsmitglieder sind die Herren Rechtsanwalt B. Schadt und Syndikus Dr. Merckens.

Die Schiffskreditbank A.-G. in Duisburg, Königstraße 26, ab 1. Oktober 1918 Düsseldorfer Straße 16 (im folgenden die Duisburger Bank genannt), ist unter Führung des Barmer Bankvereins Hinsberg, Fischer u. Co. gegründet. Ihr Kapital beträgt 7 Millionen Mark bei 25 % Einzahlung. Bis zur Vollzahlung ist eine Uebertragung der Zwischenscheine nur mit Zustimmung der Bank zulässig. Der Ausgabekurs betrug 117 %. Die Zahl der Gründeraktionäre war 58. Davon waren 16 Banken, neben dem Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer u. Co. u. a. der Schaaffhausen'sche Bankverein in Köln, die Rheinische Kreditbank in Mannheim, die Süddeutsche Disconto-Gesellschaft in Mannheim, die Bank für Handel und Industrie in München, die Pfälzische Bank in Ludwigshafen. Die Mehrheit des Kapitals ist jedoch von Schiffahrtsinteressenten aufgebracht. Der Aufsichtsrat besteht aus folgenden 19 Herren:
L. Arioni (Geschäftsinhaber des Barmer Bankvereins Hinsberg, Fischer u. Co., Barmen), Johann Welker (Haniel u. Co., Duisburg-Ruhrort), Caspar Berninghaus (in Firma Ewald Berninghaus, Duisburg), Kommerzienrat Theodor Frank (Süddeutsche Diskontogesellschaft, Mannheim), Richard Gottschalk (Carl Spaeter G. m. b. H., Duisburg), Hofrat Fritz Gutleben (Bank für Handel und Industrie, München), Justizrat Dr. Wilhelm Hegener (Duisburg), Dr. Georg Hirschland (in Firma Simon Hirschland, Essen), Generaldirektor Gottlieb Jaeger (Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim), Regierungsrat Ludwig Janzer (Rheinische Kreditbank, Mannheim), Konsul Arno Kuhn (Pfälzische Bank, Ludwigshafen), Rechtsanwalt Anton Lindeck (Mannheim), Rechtsanwalt Dr. Mockel (Mannheim), Hofrat Oesel (München), Generaldirektor Franz Ott (Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Köln), Josef Ruthof (in Firma Christof Ruthof, Mainz-Kastel), Kommerzienrat Gustav Stinnes (in Firma Matthias Stinnes, Mülheim-Ruhr), Direktor Dr. Otto Strack (A. Schaaffhausen'scher Bankverein, Köln), Kommerzienrat C. F. Zahn (Nürnberg).

Zum Vorstand sind die Herren Bankdirektor Richard Carstanjen (Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer u. Co., Duisburg) und Hermann Hennenbruch (in Firma Hennenbruch u. Haumann, Duisburg-Ruhrort) bestellt. Es handelt sich jedoch hierbei nur um ein Provisorium bis zur endgültigen Abwicklung aller Gründungsarbeiten. Alsdann wird Herr Carstanjen in den Aufsichtsrat eintreten. Ueber die Person der dann zu bestellenden Vorstandsmitglieder ist noch nichts bekannt geworden. Die Bank beabsichtigt in der nächsten Zeit eine Zweigniederlassung in Nürnberg zu errichten.

Alle drei Banken beleihen deutsche Fluß- und Seeschiffe ohne Beschränkung auf einzelne Flußgebiete und Hafenplätze. Wo das Hauptarbeitsgebiet der einzelnen Banken liegen wird, bleibt abzuwarten. Das der duisburger Bank, die ja in erster Linie eine Gründung der Rheinschiffahrtsinteressenten ist, wird wohl vor allem das Rhein- und Maingebiet umfassen und daneben wohl auch das Donaugebiet. Von der Seeschiffahrt dürfte für sie wohl vorwiegend nur die Rheinschiffahrt in Betracht kommen. Jedenfalls ist in ihrem Aufsichtsrat die Reederei der Seehafenplätze nicht vertreten. Das Schwergewicht der hamburger Bank dürfte in der Beleihung von Seeschiffen liegen. Ihrem Aufsichtsrat gehören dementsprechend zwei Vertreter der Seereederei neben einem solchen der Binnenschiffahrt an. Auffallend ist es, daß sich der Aufsichtsrat der berliner Bank nur aus Vertretern von Banken und Versicherungsgesellschaften zusammensetzt und weder die See- noch die Binnenschiffahrt in ihm vertreten ist.

Im einzelnen weichen die Satzungen der drei Banken dank der vorherigen Fühlungnahme der preußischen und hamburgischen Regierung nicht allzu erheblich voneinander ab. Es werden Darlehen bis zur Höhe von sechs Zehnteln des abzuschätzenden Wertes des Schiffes gegen Eintragung erststelliger Schiffspfandrechte gegeben. Das Schiff ist vom Eigentümer zu versichern und die Police der Bank abzutreten oder zu verpfänden. Die berliner Bank nimmt außerdem das Recht in Anspruch, ihre Forderung gegen den Darlehnsnehmer, für die das Schiff haftet, auf dessen Kosten gegen Verlust zu versichern. Diese sogenannte

Interessenversicherung ist auch bei manchen holländischen Banken üblich. Alle drei Banken geben nur Abzahlungsdarlehen. Die Dauer der Beleihung beträgt für Seeschiffe im Höchstfalle zehn Jahre, für Binnenschiffe bei der duisburger Bank 15, bei den beiden anderen Banken 12 Jahre. *Die Beleihung im Bau befindlicher Schiffe* wird in den Satzungen der berliner Bank ausdrücklich für zulässig erklärt, sofern der Neubau in ein staatlich geführtes Pfandrechtsregister eingetragen ist, wie solche aber nur in Oldenburg und Bremen bestehen. Die duisburger Satzungen enthalten nur die Bemerkung, daß Pfandrechte an Schiffen, die noch nicht fertig gestellt sind, als Deckung der Pfandbriefe nur mit 50 % des Darlehnsbetrages eingestellt werden dürfen. Die hamburger Satzungen schweigen darüber ganz. Es werden aber keine Bedenken bestehen, daß auch sie im Bau befindliche Schiffe beleiht, indem sie sich — wenn das Schiff nicht in Oldenburg oder Bremen gebaut wird und in das dortige Pfandrechtsregister eingetragen ist — von dem Besteller ein gewöhnliches Pfandrecht an dem Neubau durch Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen die Werft (sog. constitutum possessorium) bestellen läßt[4]). Allerdings werden diese Pfandrechte als Deckung der Pfandbriefe nicht mit in Rechnung gestellt werden dürfen, da die Satzung als für diese in Betracht kommend nur von Darlehnsforderungen spricht, die durch *Schiffs*pfandrechte gesichert sind. Uebrigens tut dies auch die duisburger Satzung trotz der vorhin erwähnten Bestimmung. Die berliner Satzung setzt ausdrücklich fest, daß Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen nicht als Deckung für die Pfandbriefe benutzt werden dürfen. Alle drei Banken dürfen das Eigentum an Schiffen nur erwerben, soweit dies zur Vermeidung von Verlusten aus den auf sie gewährten Darlehen erforderlich ist.

Wie schon bemerkt, dürfen alle drei Banken — allerdings erst nach Friedensschluß — auf den Inhaber lautende *Pfandbriefe* ausgeben. Die darüber in den Satzungen enthaltenen Bestimmungen stimmen dank der Verständigung der Regierungen im wesentlichen überein. Sie sind unter Berücksichtigung der sich aus den Verschiedenheiten der Schiffspfandrechte und Grundstückhypotheken ergebenden Abweichungen im allgemeinen den Bestimmungen des Hypothekenbankgesetztes vom 13. Juli 1899 nachgebildet. Als Höchstbetrag der auszugebenden Pfandrechte ist jedoch nicht wie bei den Hypothekenbanken das Fünfzehnfache, sondern nur das Zehnfache des eingezahlten Grundkapitals und des Reservefonds zugelassen. Der Gesamtbetrag der jeweils im Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefe muß in Höhe des Nennwertes stets durch Schiffspfandrechte mindestens gleicher Höhe und mindestens gleichen Zinsertrages gedeckt sein. Bei der berliner Bank ist bestimmt, daß dabei solche Schiffspfandrechte, deren Forderung nicht durch eine besondere Interessenversicherung gesichert ist, nur mit 95 % ihres Nennbetrages angesetzt werden dürfen. Schiffspfandrechte an Schiffen, die die Bank zur Vermeidung von Verlusten selbst hat erwerben müssen, dürfen nur zu einem geringeren als dem ursprünglichen Betrage berücksichtigt werden, und zwar bei der hamburger Bank mit 50 %, bei der duisburger mit ⅔ und bei der berliner mit 80 %. Ueber die Anrechnung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen ist schon oben gesprochen worden. Ueber die Stückelung der Pfandbriefbeträge ist bei der hamburger Bank bestimmt, daß sie nicht unter 500 M, bei der duisburger, daß sie nicht unter 100 M für den Brief betragen darf; für die berliner Bank fehlt es an einer diesbezüglichen Bestimmung. Die Einlösung der Pfandbriefe erfolgt durch freihändigen Rückkauf, durch Rückzahlung nach Kündigung oder durch Auslosung. Für die hamburger Bank ist bestimmt, daß durch Auslosung rückzahlbare Pfandbriefe spätestens innerhalb 60 Jahren ausgelost sein müssen. Die Banken dürfen auf das Recht der Rückzahlung auf nicht länger als 40 Jahre verzichten.

Die Rechte der Inhaber der Pfandbriefe werden von einem *Treuhänder* wahrgenommen. Dieser wird bei der hamburger Bank durch diese mit Zustimmung des Senats, bei den preußischen Banken durch den Minister für Handel und Gewerbe nach Anhörung der Bank bestellt. Die Bank hat dem Treuhänder als dem Vertreter der Pfandbriefinhaber die durch Schiffspfandrechte gesicherten Darlehnsforderungen zu verpfänden. Sie haftet den Pfandbriefinhabern darüber hinaus natürlich auch mit ihrem ganzen Vermögen. Für die hamburger Bank kommt außerdem noch ein sich auf den § 17 des Einführungsgesetzes zur Konkursordnung stützendes Landesgesetz vom 30. Januar 1918 in Betracht, das den Pfandbriefinhabern eine weitere Sicherheit gewährt. Es richtet nämlich ein besonders öffentliches Schuldbuch für die von Schiffsbeleihungsbanken ausgegebenen Pfandbriefe ein. Wird der Gesamtbetrag der Pfandbriefe auf Antrag der Bank in dies Schuldbuch eingetragen, so erhalten die Pfandbriefinhaber dadurch für den Fall des Konkurs der Bank ein Vorrecht vor den nichtbevorrechtigten Konkursgläubigern, deren Forderungen später entstehen. — Der Treuhänder hat darüber zu wachen, daß neue Pfandbriefe nur ausgegeben werden, wenn die vorschriftsmäßige Deckung vorhanden ist, und hat auf den Pfandbriefen zu bescheinigen, daß dies der Fall ist. Falls durch die Rückzahlung von Darlehen oder aus einem anderen Grunde die vorgeschriebene Deckung der Pfandbriefe durch Darlehensforderungen nicht vorhanden ist, hat die Bank die fehlende Deckung einstweilen dadurch zu ersetzen, daß sie dem Treuhänder entsprechende Werte in Papieren oder in bar verpfändet. Als solche Papiere sind im Hamburg alle mündelsicheren Werte, in Berlin Anleihen des Reiches und der Bundesstaaten, in Duisburg nur Anleihen des Reiches zugelassen. Bei der duisburger Bank sind sie zum Kurswerte, bei den beiden anderen Banken zu 95 % des Kurswertes zu berechnen. Ueber alle dem Treuhänder verpfändeten Darlehensforderungen, Wertpapiere und Gelder ist ein besonderes Register zu führen, und zwar in Hamburg von der Bank, bei den preußischen Banken von der Bank und dem Treuhänder gemeinsam.

Alle drei Banken stehen unter *Staatsaufsicht*, ohne daß der Staat damit irgendeine Haftung für die Verbindlichkeiten der Bank oder ihre Pfandbriefschulden übernimmt. Die Aufsicht wird durch einen von der Regierung zu ernennenden Staatskommissar ausgeübt. Sie umfaßt den gesamten Umkreis der Geschäfte der Bank, jedoch nur insofern, als der Staatskommissar die Einhaltung der Vorschriften der Satzung zu überwachen hat, so daß er nicht berechtigt ist, nun etwa die Güte der einzelnen von der Bank erworbenen Schiffspfandrechte zu prüfen. Der Staatskommissar kann mit dem Treuhänder ein und dieselbe Person sein. In Hamburg ist eine solche Personalunion beabsichtigt. Ob auch in Berlin und Duisburg von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden wird, bleibt abzuwarten.

Ueber die *Aussichten* der drei Banken ist schwer etwas zu sagen. Ihre Entwicklung wird zum großen Teil von der Gestaltung des allgemeinen Geldmarktes. sowie der Konjunktur der See- und Binnenschiffahrt nach dem Kriege, ferner davon abhängen, ob etwa noch weitere deutsche Schiffsbeleihungsbanken gegründet werden. Vor allem in der ersten Zeit wird für die Geschäftsführung der Banken große Vorsicht bei der Beleihung

[4]) Vgl. meinen in Anm. 2 erwähnten Aufsatz Sp. 265. Man hat mit Rücksicht auf die im Text angegebene Möglichkeit von der Einführung eines Pfandrechtsregisters für im Bau befindliche Schiffe abgesehen.

geboten sein. Keinesfalls dürfen die jetzigen, ins Phantastische gehenden Schiffspreise den Beleihungsgrenzen zugrunde gelegt werden, da nach der ersten Zeit der Uebergangswirtschaft aller Voraussicht nach ein bedeutender Preisrückgang zu erwarten ist. Wenn die Banken dies im Auge behalten und die allgemeine Wirtschaftslage nicht unerwartet ungünstig wird, wird man ihnen keine schlechte Prognose stellen dürfen.

Eisenbahnen gegen Wasserstrassen

Von Dr. Christian Grotewold

Unter der Ueberschrift „Die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für den mitteleuropäischen Verkehr" hat der österreichische Eisenbahn-Oberinspektor Emil Rank in der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" Nr. 20 einen Aufsatz veröffentlicht, in dem er insbesondere die Kanäle einer sehr abfälligen Kritik unterwirft. Da der Verfasser auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens einen unbestreitbaren literarischen Ruf besitzt, muß der erwähnten Arbeit soviel Bedeutung beigemessen werden, daß es erforderlich erscheint, ihr an dieser Stelle mit einer sachlichen Erwiderung entgegenzutreten. Es ist im übrigen ja nicht das erstemal, daß die Binnenschiffahrt sich gegen eisenbahnseitige Angriffe zur Wehr zu setzen hat.

Rank erkennt zunächst an, daß schiffbare Flüsse dem Verkehr unter Umständen Vorteile bieten, möchte aber diese Anerkennung in der Hauptsache beschränken auf die Fahrtrichtung stromab, bzw. auf Flüsse mit so geringer Strömung, daß sie die Segelschiffahrt noch zulassen oder infolge von Ebbe und Flut einen Richtungswechsel der Strömungen aufweisen. Sehr sonderbar mutet diese Ueberschätzung der Segel für die Binnenschiffahrt an, die den Lesern in dem Rankschen Aufsatz an verschiedenen Stellen begegnet. Es scheint danach Rank ziemlich unbekannt zu sein, daß das Segel in der Binnenschiffahrt nur noch bei ganz besonderen Verhältnissen angewandt wird. Wahrscheinlich durch Beobachtungen an der Donau einseitig beeinflußt, erkennt er in starken Strömungen ein besonders wesentliches Hindernis der Schiffahrt. Dennoch kommt er bei den Kanälen zu dem Ergebnis, daß hier das Fehlen der Strömung ein noch viel größerer Uebelstand sei, weil in beiden Richtungen künstliche Kraft zur Beförderung notwendig würde. Er scheint von Schleppdampfern also nicht sehr viel zu halten! Bei der Donau meint er, daß deren starke Strömung für die langsame Entwicklung des Verkehrs auf ihr verantwortlich zu machen sei, nicht aber die Untätigkeit der Uferstaaten in bezug auf zielbewußte Fahrwasserverbesserung. Man wird hierüber erheblich anderer Meinung sein dürfen. Der heutigen Technik bieten stellenweise auftretende starke Strömungen nicht einmal in wirtschaftlichem Sinne mehr unüberwindliche Aufgaben. Zuzugeben ist ihm, daß unter normalen Verhältnissen der Seeweg vom Schwarzen Meer nach Deutschland billiger ist als der Weg über die Donau, aber wir verlangen den Donau-Main-Kanal ja doch gerade aus dem Grunde, weil uns der jetzige Krieg gezeigt hat, daß man eben nicht immer mit normalen Verhältnissen rechnen kann, und gerade bei diesem Kanal spielen doch Erwägungen mit Bezug auf Kriegsverhältnisse eine ganz besonders wichtige Rolle!

Sodann bemängelt Rank die auf vernachlässigten Strömen ja allerdings unangenehme Erscheinung des Wechsels der Untiefenlagen und des Entstehens von Sandbänken. Wenn er sich aber einmal einen mit deutscher Gründlichkeit regulierten Strom ansehen würde, wie z. B. die untere Weser, so würde er hinsichtlich der Beseitigungsmöglichkeit dieser Fehler wohl eines Besseren belehrt werden. Die Kosten für die Arbeiten sind freilich hoch, aber doch nicht so hoch, daß sie unwirtschaftlich wären im Vergleich zu den von ihnen geschaffenen Vorteilen. — Daß er überhaupt ganz eigenartige Ansichten von moderner Schiffahrt hat, geht auch daraus hervor, daß er bedauert, daß eine starke Strömung oft Ruder- oder Segelfahrt stromaufwärts für den Güterverkehr ausschlösse. Die schiffahrtstechnischen Ideen des Herrn scheinen demnach noch auf dem Boden des 18. Jahrhunderts zu wurzeln.

Ferner wendet er sich gegen die Festsetzung der Frachten in der Schiffahrt nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen und ihr Schwanken nach dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage, und führt als besonders schlagend die Verhältnisse des Jahres 1917 an, wo die Schiffsfrachten die doppelte Höhe der Eisenbahnfrachten erreicht haben sollen. Zugegeben, daß das hier und da der Fall gewesen sein mag, so lag die Sache doch eben so, daß die Eisenbahnen ihrer Kriegsverwendung wegen überhaupt nicht in der Lage waren, Privatgüter über ein beschränktes Maß hinaus anzunehmen, und demzufolge die Schiffahrt nunmehr wettbewerbsfrei einspringen mußte, wobei sie natürlich darauf bedacht war, ihre durch die Kriegsverhältnisse ganz ungeheuer gesteigerten Kosten wieder hereinzubringen. Daß auch die Selbstkosten der Eisenbahnen in vielleicht noch größerem Verhältnis gesteigert waren, was eigentlich eine entsprechende Erhöhung der Eisenbahntarife erforderlich gemacht hätte, verschweigt Rank.

Nach allen diesen Bemängelungen nimmt es einem fast wunder, wenn Rank sich schließlich zu dem Zugeständnis entschließt, daß schiffbare Flüsse trotz aller ihrer Mängel doch noch „als Gabe Gottes dankbar entgegenzunehmen wären".

Nun wendet er sich aber zu den Kanälen, bei denen er zuvörderst zutage bringt, daß sie erst geschaffen werden müßten und daß auf ihnen, da der Strom fehlt, unter allen Umständen in beiden Richtungen künstliche Bewegungskräfte Verwendung finden müßten, falls nicht Segel gebraucht werden könnten. Wie er sich bei einigermaßen starkem Verkehr ein Segeln mit wirklich großen Binnenschiffen auf einem Kanal vorstellt, wäre immerhin interessant zu erfahren; wenn es ja auch selbstverständlich vorkommt, daß das Segel zur Unterstützung des Schleppdampfers oder zur Erleichterung des Manövrierens hin und wieder gebraucht werden mag. Was soll man aber nun erst dazu sagen, wenn er behauptet, daß der Wasserstand der Kanäle und die Ausnutzbarkeit der darauf verkehrenden Fahrzeuge vom Stande der Witterung abhänge, und ausdrücklich fortfährt, daß der Wasserstand der Kanäle bei trockenem Wasser sänke, bei anhaltendem feuchten Wetter stiege! In die Geheimnisse des modernen Kanalbaues ist der anerkannt tüchtige Eisenbahner Rank also anscheinend nicht sehr weit eingedrungen. Als einen Vorzug der Kanäle begrüßt er dagegen, daß auf ihnen ein Schiff fast überall, wo die Geländeverhältnisse es gestatten, anlegen könne; er hätte hinzufügen müssen „und die Wasserbauverwaltung bzw. Kanalpolizei".

Alles was er weiter über Kanäle sagt, gestattet den Schluß, daß er seine gesamten Gedankengänge den Erfahrungen entnimmt, die mit dem alten bayerischen Ludwigs-Kanal gemacht worden sind. — Wenn aber an einer Stelle bemerkt ist, daß Kanäle nur dann Zweck hätten, wenn sie Anschlüsse an verkehrsreiche Wasserstraßen erreichten und ein wirtschaftlich leistungsfähiges Hinterland hätten, das auch nicht durch Zölle mehr oder

weniger abgeschlossen wäre, so muß man ihm zustimmen. Die verkehrsfördernde Wirkung eines guten Kanals kann durch ein ungeeignetes Zollsystem in der Tat aufgehoben werden. Deshalb gehen ja auch viele Bestrebungen darauf hinaus, ein mitteleuropäisches Zollgebiet zu schaffen.

Wenn Rank aber nun behauptet, mit seinen Ausführungen den Beweis erbracht zu haben, daß in Mitteleuropa Kanalbauten zurzeit nur in seltenen Fällen den Nutzen bringen können, der als Ausgleich für den Bauaufwand gefordert werden muß, so darf man wohl sagen, daß er diesen Beweis nicht erbracht hat. — Ganz sonderbar mutet an, daß er in seinem Aufsatz mehrfach gegen den Gedanken Front macht, als ob Kanäle besonders den Auslandsverkehr fördern sollen. Das mag hin und wieder wohl der Fall sein, aber doch keineswegs immer oder auch nur vorwiegend.

Man gewinnt aus der ganzen Arbeit den Eindruck, als ob es sich um einen Angstschrei eines Eisenbahners gegenüber des ihm unheimlich werdenden Wettbewerbs der Wasserstraßen handle, die im Kriege ihre Unentbehrlichkeit so glänzend bewiesen haben.

Mit Herrn Rank, als Schiffahrtsmann, ist nach all diesem nicht zu streiten, aber vielleicht wird mit dem tüchtigen Tarifkenner Rank darüber zu reden sein, ob nicht auf dem Wege einer gemeinsamen Tarifpolitik Eisenbahn und Schiffahrt einander in besserer Weise nützen können, statt sich wie bisher in scharfen Wettbewerbskämpfen zu schädigen.

Die Mosel- und Saarkanalisierung

Unter den vielen und leider nur allzu vielen Kanalplänen, die in den letzten Jahren aufgetaucht sind, gehört neben dem Mittellandkanal zu den wirklich bedeutungs- und aussichtsvollen Projekten das der Mosel- und Saarkanalisierung. Die Kanalisierung der lothringischen Grenze bis Coblenz und der Saar von Brebach bis Conz nimmt in der Tat wegen ihrer großen volkswirtschaftlichen, militärischen und politischen Bedeutung unbestritten mit den ersten Rang ein und ist auch unter allen Kanalplänen Deutschlands nicht nur der rentabelste, sondern im Gesamtinteresse der bedeutsamste.

Es liegt auf der Hand, daß die Schaffung eines 300 km langen Schiffahrtsweges von der Landeshauptstadt Lothringens nach dem Rhein den beteiligten Wirtschafts- und Industriegebieten, dem Landes- und Heeresinteresse große Dienste leisten würde. Metz, Trier, Coblenz: Hauptpunkte des Aufmarschgebietes im Westen, würden durch die Kanalisierung der Mosel auf dem Wasserwege in ausgezeichneter Weise verbunden werden. Die Bedeutung der Verbindung für die Versorgung dieser Orte, für den Nachschub von Munition und Verpflegung sowie für zahlreiche andere Zwecke liegt heutzutage klar auf der Hand. Die Wichtigkeit der Moselkanalisierung für das Luxemburger Land und gewisse französische Gebietsteile ist während des Krieges auch Fernstehenden zum Bewußtsein gebracht worden. Das gleiche gilt von der Zweiglinie der Saar. Beide Endpunkte des Großschiffahrtsweges werden an bestehende Kleinkanäle anschließen: das obere Ende der zu kanalisierenden Mosel an den französischen Moselkanal, das obere Ende der zu kanalisierenden Saar an den Saar-Kohlen-Kanal, den Rhein-Marne-Kanal und den Rhein-Rhone-Kanal.

Die Mosel- und Saarkanalisierung ist von der größten wirtschaftlichen Bedeutung für den Handel wie für die Landwirtschaft und den Weinbau, die Schiffahrt, die gegenwärtig ihren Hauptsitz am Niederrhein hat, vorwiegend aber für die Industrie der beteiligten Wirtschaftsgebiete. Was die Industrie im engeren Mosel- und Saargebiete anlangt, so leiden dort schon lange viele Industriezweige unter dem Mangel einer billigen Wasserfracht: mächtige Ablagerungen von Sand- und Kalksteinen, Erze aller Art und zahlreiche Bodenerzeugnisse harren ihrer Gewinnung, und eine billige Verfrachtung dieser und anderer Rohstoffe von geringem Werte und großem Gewichte ist geradezu Lebensbedingung für die betr. Industrien. Es sind dies namentlich Bausteine, Basaltsteine, Traß, Schiefer, Ton, keramische Erzeugnisse, Holz, Lohe u. dgl. Als Güter, für deren Bezug der Wassertransport hauptsächlich in Frage kommt, sind weiter zu nennen: Wein, Obst, künstlicher und natürlicher Dünger, Bauholz, Torf, Zement, Zucker u. a. Die Schiffahrt wird natürlich nach Ausführung der Kanalisierung an der Mosel und Saar einen neuen Aufschwung nehmen. Der Krieg hat für das dortige Schiffergewerbe besonders schmerzliche Erfahrungen gebracht, und es braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, daß der Staat die Verpflichtung und ein hohes nationales Interesse daran hat, ein leistungsfähiges Schiffergewerbe ins Leben zu rufen.

Auch der eine oder andere neue Industriezweig würde in Verbindung mit der Entwicklung der Schiffahrt oder sonst durch die Erschließung und Nutzbarmachung billiger elektrischer Betriebskräfte an den Ufern der Mosel und Saar entstehen und den Bewohnern der benachbarten wirtschaftlich rückständigen Eifel- und Hochwaldgegend, die sich auf der eigenen Scholle vielfach nicht ernähren können, in der Nähe der Heimat Gelegenheit zu Arbeit und Verdienst geben. Dabei braucht nur angedeutet zu werden, daß durch die Schaffung leistungsfähiger Wasserwege eine wünschenswerte Dezentralisation der Industrie herbeigeführt und den Arbeitern die Möglichkeit erschlossen wird, sich eigene Anwesen zu erwerben; dadurch werden sie erstens seßhaft und sodann erlangen sie im Fall der Wiederkehr der in diesem Kriege zutage getretenen Ernährungsschwierigkeiten die Möglichkeit, auf eigenem Grund und Boden die notwendigsten Nahrungsmittel zu ziehen und sich auf diese Weise von der Landwirtschaft und vom Handel unabhängig zu machen.

Das Mosel- und Saargebiet, auf dessen Wirtschaftsleben der lange Kriegszustand infolge der überaus starken Beschränkung des Eisenbahnverkehrs usw. besonders einschneidend eingewirkt hat, kann mit seinem ganzen Hinterlande nur durch leistungsfähige Wasserstraßen dem Wiederaufleben und Gedeihen in der Kriegsfolgezeit entgegengeführt werden.

Die Hauptaufgabe, welche die kanalisierte Mosel und Saar zu erfüllen haben, ist die Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen den größten deutschen Kohlenbecken in Niederrheinland-Westfalen und dem Saarrevier und den reichsten Erzlagerstätten in Lothringen, Luxemburg und Frankreich, sowie die Verbindung des Südwestens mit dem Meere. Der größte Nebenfluß der leistungsfähigsten Wasserstraße des europäischen Kontinents führt in die Hauptteile des südwestlichen Industriegebiets und mit der fortschreitenden Entwicklung der lothringischen Eisenindustrie hat die Frage der Wasserverbindung des Rheins mit dem Südwesten eine immer wachsende Bedeutung gewonnen, denn damit ist zwischen der Ruhr und der Mosel der stärkste Verkehr in Massengütern entstanden, den Deutschland überhaupt kennt, und den schon in Friedenszeiten die Eisenbahnen nur mit den allergrößten Schwierigkeiten und gewaltigen Aufwendungen für den Ausbau des Eisenbahnnetzes bewältigen konnten. Der Krieg hat erwiesen, daß die andauernden Truppentransporte auf der Moselbahn zu fortgesetzten längeren und kürzeren Betriebseinstellungen des privaten Eisenbahngüterverkehrs wie zu weitgehenden Betriebseinschränkungen der südwestlichen Werke geführt haben. Die südwestdeutschen Werke haben daher lediglich in Wahrung ihrer berechtigten Interessen gehandelt, wenn sie seit Jahrzehnten immer wieder auf die Notwendigkeit der

Schaffung leistungsfähiger Wasserwege für den Kriegsfall hinwiesen, denn zur erfolgreichen Durchführung des Krieges gehört nicht allein die Möglichkeit von Truppenbewegungen auf den Eisenbahnen, sondern auch die Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens, die, wie die Erfahrungen des Krieges eindringlich gelehrt haben, für Südwestdeutschland von der Transportmöglichkeit auf leistungsfähigen Wasserstraßen abhängt.

Hiernach springt die Notwendigkeit der Mosel- und Saarkanalisierung für Kriegs- wie Friedenszwecke ohne weiteres in die Augen. Die Lehren des Krieges haben aber dem alten Rüstzeug noch zahlreiche neue Gründe hinzugefügt, und alle Schichten der südwestdeutschen Bevölkerung erheben erneut die Forderung nach endlicher Verwirklichung dieses volks- und kriegswirtschaftlich bedeutungsvollen Planes, indem sie folgendes ausführen[1]).

I. Durch den Verlauf des europäischen Krieges hat sich zunächst in wirtschaftlicher Beziehung herausgestellt, daß die beiden Hauptgründe, aus denen die Mosel- und Saarkanalisierung bisher unterblieben ist, schon an und für sich auf unzutreffenden Voraussetzungen beruhen und jedenfalls für die Zukunft keine durchschlagende Bedeutung beanspruchen können.

1. Das hauptsächlich von der niederrheinisch-westfälischen Schwerindustrie geltend gemachte Bedenken, die lothringisch-luxemburgische und die Saarindustrie werde durch die Ausführung der Mosel- und Saarkanalisierung in unbilliger Weise bevorzugt und die Grundlagen der niederrheinisch-westfälischen Industrie würden durch diese Bevorzugung untergraben, wird schon durch die Erwägung ausgeräumt, daß es zur Stärkung von Deutschlands Industrie und Handel in dem nach Friedensschluß bevorstehenden schweren Kämpfe auf dem Weltmarkte unumgänglich notwendig ist, die deutsche Produktion auf jede nur mögliche Art und Weise zu verbilligen und so die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu gewährleisten. Da die übrigen Produktionsfaktoren, z. B. Rohstoffpreise, Löhne usw., mehr oder weniger unabänderlich feststehen, so ist dies im wesentlichen nur möglich durch eine Herabsetzung der Frachten und Transportkosten, die wiederum nur erfolgen kann durch die Herstellung von neuen oder den Ausbau der vorhandenen Wasserstraßen für den Massengüterverkehr in großem Maßstabe. Hinter diese wirtschaftliche und volks- wie weltwirtschaftliche Notwendigkeit müssen im Falle des Widerstreits die Privatinteressen einzelner Industriegruppen naturgemäß zurückstehen. Es kommt hinzu, daß verschiedene niederrheinisch-westfälische Werke die Erweiterung ihrer Betriebe neuerdings im Südwesten vorgenommen haben, wodurch die erwähnten früher geltend gemachten Bedenken auch an sich wesentlich abgeschwächt werden und an Bedeutung verlieren. Es sei erinnert an die Anlagen, welche die bedeutendsten Vertreter des Nordwestens (Kirdorf, Stinnes, Thyssen) in Esch bzw. Differdingen und Hagendingen errichtet haben; die Gutehoffnungshütte hat bekanntlich an der Mosel bei Monhofen ein Grundstück erworben, das ebenfalls zur Errichtung eines Stahlwerks bestimmt ist.

2. Der zweite wirtschaftliche Grund gegen die Mosel- und Saarkanalisierung war eisenbahnfiskalischer Natur und lief im wesentlichen darauf hinaus, daß große Ausfälle in den Eisenbahneinnahmen als Folge der durch diesen neuen Wasserweg eintretenden großen Herabsetzung der Frachttarife befürchtet wurden. Neue Wasserstraßen sind aber erfahrungsgemäß Zubringer im weitesten Maße, die schon sofort nach ihrer Fertigstellung neuen Verkehr schaffen und den vorhandenen mächtig anregen und befruchten. Dies gilt in ganz besonderem Maße für das neuer Blüte entgegenzuführende Moselland. Die Bahnen werden unter den heutigen Verhältnissen überhaupt nur vollwertig, wenn sie durch den Neubau oder den Ausbau von Wasserstraßen von dem großen Massengüterverkehr entlastet werden. Wenn man früher richtig sagte: „Eisenbahnen oder Wasserstraßen", so gilt jetzt der andere Satz: „Eisenbahnen **und** Wasserstraßen" — jedenfalls für Landstriche von der wirtschaftlichen Entwicklung des Mosel- und Saargebietes. Auch der Bau der rechtsseitigen Moselbahn kann hieran nichts ändern; diese bedarf vielmehr auch ihrerseits der Ergänzung und Förderung durch einen leistungsfähigen Großschiffahrtsweg, wie ja auch der Rheinverkehr auf dem Schienen- und Wasserwege sich wechselseitig befruchtet und ergänzt.

II. In politischer Beziehung sei nur kurz gestreift, daß eine neue leistungsfähige ihre Verbindung mit der Rheinstraße bewirkende Großschiffahrtsstraße das Großherzogtum Luxemburg und insbesondere das Reichsland Elsaß-Lothringen enger an Deutschland anschließen wird, als wenn sie, wie es jetzt leider der Fall ist, ihren Ausgang zum Meere über das französische Kanalnetz suchen muß. Nach der Verwirklichung des mit so großem Nachdruck verfolgten Planes einer leistungsfähigen Rhein-Donau-Verbindung fällt dieser Vorteil noch weit mehr in die Wagschale. Aber auch zu einer Annäherung an Frankreich selbst würde es in Zukunft wesentlich beitragen, wenn anstatt der wenig leistungsfähigen Rhein-Marne- und Rhein-Rhone-Kanäle, die beide bei Straßburg münden, ein schon vorhandener natürlicher Wasserweg endlich ausgebaut wird, der in das Herz der Rheinprovinz führt und in Coblenz mündet.

Ausschlaggebende Geltung dürfen aber nach den Kriegserfahrungen die militärischen Interessen der Zukunft beanspruchen. Durch die Vorschrift über die militärische Benutzung der Wasserstraßen im Kriege vom 5. September 1916 ist die Heranziehung der vorhandenen Wasserstraßen für den Kriegsfall zu Heereszwecken schon im Frieden vorbereitet worden, und es darf gesagt werden, daß sie die ihnen gestellten Aufgaben, die Beförderung von Proviant und Kriegsstoffen aller Art, von Verwundeten und Kranken, voll erfüllt haben, wie sich denn auch alle Wasserbeförderungen durch die Wassertransportabteilung bei den Linienkommandanturen durchweg glatt vollzogen haben. Aber dieser Wasserstraßen waren namentlich an der Grenze im Westen zu wenige und die vorhandenen waren nicht leistungsfähig genug. Das Vorhandensein leistungsfähigerer und zahlreicherer Wasserstraßen mit vergrößertem Betriebe wird in künftigen Kriegen namentlich auch dazu dienen, den gesamten wirtschaftlichen Massengüterverkehr des Volkes während des Krieges von den Eisenbahnen abzulenken und letztere dadurch zu entlasten, so daß die Heeresverwaltung im künftigen Kriegsfall das gesamte Eisenbahnnetz im vollen Umfange für Kriegszwecke in Anspruch nehmen kann und damit die als so verderblich und gefährlich erkannten Stockungen in Güter- und Personentransporten der Eisenbahn zur Front und für Zwecke der Friedenswirtschaft (Kohlenversorgung und Nahrungsmittel) in Zukunft vermieden werden. In wie hohem Maße die Kanalisierung der Mosel und Saar aber auch unmittelbar für Zwecke der Landesverteidigung nutzbar zu machen sein würde, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden.

Solche und andere Erwägungen haben denn auch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, sich von seinem bisherigen hartnäckigen Widerstande gegen die Moselkanalisierung zurückzuziehen. Er erklärte nämlich in der Sitzung der verstärkten Haushaltskommission des Preußischen Abgeordnetenhauses vom 1. Februar d. J., daß die Frage „angesichts der ungeheuren Erfahrungen des Krieges unter politischen und militärischen Gesichtspunkten neu zu prüfen sein würde. Politische und militärische Gesichtspunkte könnten selbstverständlich eine solche Frage, die unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu Zweifeln Anlaß geben

[1]) Vgl. insbesondere die Vorstellung der Handelskammern Coblenz, Metz, Saarbrücken, Trier vom 17. Juli 1917.

könne, in ein anderes Licht bringen und zu ganz anderer Auffassung führen."

Nach alledem eröffnen sich für die Verwirklichung der Mosel- und Saarkanalisierung erfreulicherweise günstigere Aussichten, um so mehr als der Minister der öffentlichen Arbeiten vor kurzem Auftrag gegeben hat, den vorliegenden aus dem Jahre 1902 stammenden Entwurf für die Kanalisierung von Mosel und Saar nach neuzeitlichen technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten umzuarbeiten. Mit dieser Aufgabe ist ein am 15. Juni in Trier besonders errichtetes Bauamt betraut worden, das nunmehr die Moselkanalisierung hinsichtlich der Art der Ausführung, der Kosten und der Wirkungen der Kanalisierung neu zu prüfen hat.

Zunächst handelt es sich um die Ausarbeitung der Moselkanalisierung für das 1000 t-Schiff, die Feststellung der dadurch erwachsenden Mehrkosten, die Rentabilität, das Verhältnis der Eisenbahn- zur Wasserfracht, die Ausnutzung der Wasserkräfte u. a. m. Die Lösung dieser Aufgabe dürfte ohne erhebliche Schwierigkeiten in verhältnismäßig kurzer Zeit durchzuführen sein, da eben aus früherer Zeit mehr oder weniger feste Unterlagen für diese Fragen vorhanden sind.

Ueber kurz oder lang werden auch die Verhandlungen mit den beteiligten Staaten (Elsaß-Lothringen und Luxemburg) wieder aufgenommen werden und es dürfte über die Beteiligung dieser Staaten an dem bedeutsamen und einträglichen Unternehmen, über die Modalitäten der Bauausführung und des Betriebes unschwer eine Verständigung zu erzielen sein. Ebenso werden die Verhandlungen mit den Interessentengruppen bei allseitigem guten Willen bald zu einer Einigung führen. So ist denn zu erwarten, daß das Projekt der Moselkanalisierung unverzüglich in technischer, wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht spruchreif vorbereitet wird und alsbald nach Friedensschluß ausgeführt werden kann, denn daß es im Abgeordnetenhause und in den Parlamenten der beteiligten Staaten eine überwiegende Mehrheit finden wird, daran ist nicht zu zweifeln. Die sofortige Inangriffnahme dieses hochwichtigen nationalwirtschaftlichen, von Natur und Geschichte vorgezeichneten Werkes kann unmittelbar nach dem Kriege um so unbedenklicher erfolgen, als technische, wirtschaftliche, finanzielle oder sonstige Erwägungen keinerlei Hindernisse gegenüber diesem Unternehmen bilden. *Dr. Kr.*

Ergebnis der Nachtfahrtversuche auf der Donau

Der Vorschlag, die Leistungsfähigkeit der Donauschiffahrtsmittel ohne Vermehrung des Parkes zu verdoppeln, d. h. die bis vor wenigen Monaten übliche Durchschnittsfahrtsbetriebszeit der Zugdampfer von 12 Stunden durch Zuhilfenahme der Nacht auf 24 Stunden auszudehnen, ist nunmehr neun Monate alt. Zweck des Vorschlages war, die Leistungsfähigkeit des Parkes für die Zeit der Demobilisierung mit einem Schlage zu erhöhen, für die spätere Zukunft aber dem Donauwege den erfolgreichen Wettbewerb mit dem Seewege zu sichern und dadurch ein ungeahntes Aufleben der Donauschiffahrt zu ermöglichen.

Dank dem regen Interesse, welchen mein Vorschlag in allen leitenden Kreisen gefunden hat, vor allem aber dank dem Verständnis und dem hohen Pflichtgefühl eines großen Teiles der Schiffsbemannungen konnte dieser Vorschlag in wenigen Wochen in die Tat umgesetzt und der Erfolg mit raschen Schritten erkämpft werden.

Heute ist an der vollen Lebensfähigkeit des Gedankens kein Deuten mehr möglich, die letzten Zweifler wurden durch die vor kurzem auf den schwierigsten Strecken bei denkbar ungünstigstem Wetter durchgeführten Nachtfahrten durch Tatsachen widerlegt.

Eine kurze Schilderung des Werdeganges der Nachtfahrten von August 1917 bis heute wird zum vollen Verständnis des derzeitigen Standes der Neueinführung beitragen:

Da es sich bei Beginn der Versuche darum handelte, denselben möglichst viel guten Willen und gründliche Sachkenntnis entgegenzubringen, wurde kein Zwang ausgeübt, sondern alle Kapitäne der heeresgemieteten Remorköre aufgefordert, sich zu diesen Versuchsfahrten freiwillig zu melden. Die Aufforderung hatte sofortigen und besten Erfolg, so daß die ersten Versuchsfahrten schon am 5. August 1917 mit den Dampfern „Banhans", „Huba", „Kolowrat", „Tas", „Thommen" und „Töhötöm" der DDSG und MFTR mit den Kommandanten Kapitän Major Hencz, Arz, Kner, Toma und Makai aufgenommen werden konnten.

Vorerst wurden Nachtfahrten nur auf den nautisch günstigen Strecken der mittleren und unteren Donau versucht, die nautisch schwierigen Donaustrecken — von Gönyü aufwärts, dann auf der Kataraktenstrecke und am Eisernen Tor — einstweilen aus Gründen der gebotenen Vorsicht, dann auch weil diese Strecken für Nachtfahrten einer gründlichen Nachtbeleuchtung entbehrten, ausgeschaltet.

Ebenso unterblieben wegen überwiegender Wichtigkeit der Donau vorläufig die Versuche in der Theiß, Save und Drau, doch werden selbige auf den Nebenflüssen nach Abschluß der erfolgreichen Befahrung des ganzen Donaulaufes bei Nacht selbstredend sofort und zweifellos mit den besten Aussichten auf vollen Erfolg noch im Laufe der nächsten Monate aufgenommen werden.

Die weittragende Bedeutung der Versuche erkennend haben die beiden großen Schiffahrtsgesellschaften DDSG und MFTR alle jene Bedingungen, ohne welche die Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung die Versuche kaum hätte beginnen können, mit größter Bereitwilligkeit erfüllt. So übernehmen sie die Kosten der erforderlichen Mehrbemannung von zwei Heizern und einem Steuermann pro Remorkör, ferner auch bei diesen Versuchsfahrten die sonst geltende materielle Haftung für nautische Havarien.

Ebenso haben das kgl. ung. Handelsministerium, ferner die niederösterreichische Donauregulierungskommission und die kgl. ung. Landeswasserbaudirektion nicht nur die Ausdehnung der Nachtfahrten auf das Eiserne Tor, die Kataraktenstrecke und die österreichische Donau angeregt, sondern auch in der Frage der Beleuchtung der Fahrrinne die Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung in anerkennenswerter Weise unterstützt.

Im Vorschlage vom 28. Juli 1917 wurde als Vorbedingung der Nachtfahrten die gründliche Nachtbeleuchtung der Fahrrinne bezeichnet. Bevor aber in dieser kostspieligen Frage eine endgültige Entscheidung getroffen werden konnte, mußten aus Gründen der Sparsamkeit die verschiedensten Versuche unternommen werden.

Es wurde Phosphorbeleuchtung, dann eine Paraphinmischung, durch Wasserkraft gespeiste elektrische Lampen, schließlich Leuchtbojen und Scheinwerfer in Erwägung gezogen und auch versucht. Bei den Versuchen mit Scheinwerfern waren anfangs Bedenken wegen der hohen Kosten, doch wurden selbige durch einen wertvollen Rat des k. u. k. Oberst Eduard Dittrich, Kommandant des Infanterieregimentes Nr. 25, welcher auf die für die Armee im Felde hergestellten und in großer Zahl vorhandenen Scheinwerfer verwies, vollständig zerstreut.

Im Herbst 1917 konnte über die verschiedenen Versuche noch kein abschließendes Urteil gefällt werden. Die zu jener Jahreszeit langen und dunkeln Nächte hätten aber die energische Fortsetzung und Ausgestaltung der Nachtfahrten zu völligem Stillstande gebracht, wenn bis zur Einführung einer definitiven Nachtbeleuchtung kein provisorisches Hilfsmittel geschaffen worden wäre.

Aus diesem Grunde ließ sowohl die kgl. ung. Landeswasserbaudirektion im Wege der MFTR auf der ungarischen und die Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung durch ihr Fahrrinnenbezeichnungsdetachement auf der rumänisch-bulgarischen Donau im Oktober und November 1917 primitive Petroleumlampen anbringen, welche dem angestrebten Zweck notdürftig entsprachen und bis zur Einführung einer definitiven Beleuchtungsart die Gewähr boten, daß die mit so großem Erfolge begonnenen Nachtfahrten keine Unterbrechung erleiden.

Selbstredend kann die Fahrrinne auf die Dauer nicht mit Petroleumlampen beleuchtet bleiben, weil selbige den Anforderungen bei schlechtem Wetter nicht entsprechen, aber auch, weil deren Instandhaltung und Betrieb mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist.

Nachdem die Versuche mit Phosphor- und Paraphinmischungen, ferner mit durch Wasserkraft gespeisten elektrischen Lampen keine befriedigenden Resultate ergaben, wurden 42 an der unteren Donau vorgefundene rumänische Bojen in Leuchtbojen umgewandelt (die früheren Leuchtbojen des Serviciul Hydraulic waren verschleppt und nicht auffindbar) und an unbedingt zu beleuchtenden, von bewohnten Ortschaften weit entfernten Punkten der unteren Donau angebracht. Mit diesen Bojen wurde auch die Fahrrinne von Braila bis Sulina sofort nach Freiwerden des Mündungsgebietes bezeichnet.

Die fixen weißen Lichter der Leuchtbojen sind unter gewöhnlichen Sichtigkeitsverhältnissen schon auf 6 bis 7 km erkennbar, werden mit Blaugas gespeist und haben eine Brenndauer von 30 bis 40 Tagen.

Dank dem weitestgehenden, einsichtsvollen Entgegenkommen des k. u. k. technischen Militärkomitees konnten die ersten Nachtfahrtversuche mit Scheinwerfern schon im Dezember 1917 vorgenommen werden und ergaben vorerst ganz verschiedene Resultate.

Während der Schiffsgruppenkommandant von Ujvidék, MFTR-Hafenkapitän von Erdélyi und der DDSG-Kapitän Arz über den mit dem DDSG-Dampfer „Kolowrat" vorgenommenen Versuch ganz begeistert berichteten, ergab der mit MFTR-Dampfer „Töhötöm" unter Kapitän Kner im Eisernen Tor, auf der Kataraktenstrecke und auf der unteren Donau vorgenommene Versuch zwar gute, aber nicht vollkommene Resultate. Eine von Wien nach Stein mit dem DDSG-Dampfer „Glanz" gemachte Versuchsfahrt veranlaßte die an Bord befindliche Kommission zur völligen Verurteilung der Scheinwerferbeleuchtung.

Daß die Ansichten bei einem mit ungewohnten Mitteln und ungeschultem Personal vorgenommenen Versuch divergieren werden, war vorauszusehen, doch konnten diese ersten Versuche und Urteile selbstredend kein Aufgeben des eingeschlagenen Weges bedeuten.

Zwecks neuerlichen Versuches wurde bei Neumond und sehr niedrigem Wasserstand am 12. März 1918 mit dem MFTR-Dampfer „Elöd" auf der nautisch schwierigen Strecke Wien—Linz die Fahrt mit einem leeren Schlepp im Tau angetreten. Die Strecke von Wien bis Stein in vollkommener Dunkelheit durchfahrend, waren die beiden ausgezeichneten Kapitäne Karl Neumeister der DDSG und Piegl der MFTR zum ausgiebigen Gebrauch der Scheinwerfer schwer zu bewegen. Ebenso wurde von der Nachtfahrt durch den Struden und die oberhalb gelegenen Stellen abgeraten, doch siegte schließlich die Erwägung, daß selbst bei Nichtentsprechen der Scheinwerfer ein größeres Unglück verhütet werden kann. Als dann in der Nacht vom 13. auf den 14. März 1918 sowohl der Struden als auch die oberhalb gelegenen seichten Stellen bei ununterbrochener Benutzung der Scheinwerfer, vollkommen mondloser, bewölkter Nacht und leichtem Regen mit der gleichen Sicherheit wie bei Tag durchfahren waren, schien das Eis gebrochen. Zumindest die Bemannung des Dampfers „Elöd" war von der vollen Verwendbarkeit der Scheinwerfer nunmehr überzeugt.

Daß an der Fahrt Nichtbeteiligte noch immer anderer Ansicht waren, konnte die weitere Verwendung und Einbürgerung dieses Mittels für Nachtfahrten nicht mehr beeinträchtigen.

Um aber allen gemachten Einwendungen zu begegnen, habe ich beim nächsten Neumond, am 8. April 1918, mit demselben Dampfer mit drei beladenen Schleppen im Anhang die Reise Wien—Regensburg bei ununterbrochener Tag und Nachtfahrt in 80 Stunden absolviert, die Tullnerfurten den Struden bergfahrend, das Aschacher Kachlet talfahrend nachts passiert, Linz, Passau und Regensburg bei Nacht angelaufen und verlassen. Der Wasserstand war bei dieser Reise so gering, dass zwischen Flußgrund und dem Boden des tiefsten Schleppes bei Schildorf nur 15 Zentimeter festgestellt wurden.

Diese mit Recht bahnbrechend zu nennende Fahrt und die darauf folgenden beiden Demonstrationsfahrten Wien—Stein haben nunmehr alle Zweifler bekehrt: die schwierige obere Donau war für die Nachtfahrten erobert.

Seither befährt sowohl der Dampfer „Elöd" als auch dessen Schwesterschiff „Tas" die Strecke oberhalb Wien anstandslos bei Tag und Nacht.

Diese Fahrten ergeben die volle Ueberzeugung von der ausgezeichneten Verwendbarkeit der Scheinwerfer in jedem engen Strombett und die absolute Entbehrlichkeit von Leuchtfeuern und Leuchtbojen in solchen Gewässern. Hingegen erscheint eine ausgiebigere und bessere Tagesbezeichnung von leicht überfluteten Steindämmen, Traversen und sonstigen Untiefen sehr wünschenswert.

Der erste Versuch auf der oberen Donau dürfte infolge ungünstiger Aufstellung und nicht richtigen Gebrauches der Scheinwerfer mißglückt sein. Dem vom k. u. k. technischen Militärkomitee mit der Installierung der Scheinwerfer betrauten Leutnant v. Végh gelang es, eine solche Aufstellungsart der Scheinwerfer ausfindig zu machen, welche die nötige Winkeldifferenz zwischen Sehstrahl und Lichtstrahl aufweist und eine Beeinträchtigung des Schiffsführers ausschließt.

Ein besonderes Verdienst an dem Gelingen der Scheinwerferversuchsfahrten — insbesondere jener am Eisernen Tor und auf der Kataraktenstrecke — gebührt dem Fachreferenten der Schiffahrtsgruppe der k. u. k. Zentraltransportleitung Hauptmann Zimml, welcher die Verhandlungen mit dem k. u. k. technischen Militärkomitee und mit der installierenden Firma führt, die Installierungen ferner mit den neuausgerüsteten Dampfern und die Versuche leitet.

Die in der ersten Hälfte des Mai 1918 am Eisernen Tor und auf der Kataraktenstrecke bei schlechtestem Wetter mit den Dampfern „Magyarország" und „Centaur" durchgeführten Versuchs- und Demonstrationsnachtfahrten hatten bei größerer Strombreite und schwierigsten nautischen Verhältnissen ein über Erwarten günstiges Ergebnis. Es wurden sowohl über das Eiserne Tor als auch über die Kataraktenstrecke trotz stürmischer, finsterster und regnerischer Nächte nicht nur die normalen, sondern sogar Rekordfahrtzeiten erzielt. So führte „Magyarország" 2 Schleppen mit 750 Tonnen Ladung in 2 Stunden und 30 Minuten von Turn-Severin über das Neue Tor nach Vodica bei Orsova und denselben Anhang in 6 Stunden von Vodica über die Kataraktenstrecke nach Drenkova.

Diese vollkommen gelungenen Versuche erbrachten den Beweis, daß mit den heute vorhandenen 21 für diese Strecke geeigneten Remorkören täglich durchschnittlich 40 Schleppen mit rund 20 000 t, in zehn schiffbaren Monaten des Jahres daher 6 000 000 t Ladung über das Eiserne Tor und die Kataraktenstrecke eingeführt werden können.

Diese nunmehr erreichte Verdoppelung der Leistungsfähigkeit der schwierigen und oft mit wenig Sachkenntnis verurteilten Stromstrecke Drenkova—Turnseverin wirkt besonders dann sehr belehrend für die Zukunft, wenn die vom November 1915 bis heute, also in zweieinhalb Jahren, erzielte Gesamteinfuhr von rund 3 000 000 t der früher erwähnten jährlich einführbaren Menge von 6 000 000 t gegenübergestellt wird.

Wie die obere Donau bedarf auch die Strecke Drenkova—Turnseverin keiner anderen Beleuchtung als mit Scheinwerfern ausgerüsteter Dampfer und einer tadellosen Tages-Fahrrinnenbezeichnung. Letztere ist dank der anerkennenswerten Wirksamkeit der königl. ungarischen Schiffahrtsbehörde in Orsova vorhanden und bedarf nur geringfügiger, der Sichtigkeit bei Scheinwerferlicht angepaßter Modifikationen. Statt der, das rechte und linke Ufer der ausgesprengten Fahrrinne kennzeichnenden schwarzen und roten Farbe muß eine Unterscheidung durch verschiedene Formen — etwa Dreieck und Kreis — bei mäßiger Vergrößerung der aus leichtem Geflecht herzustellenden Zeichen eintreten. Es muß ferner ermöglicht werden, daß nicht nur vom leuchtenden Dampfer, sondern auch von den auf 100 bis 150 Meter folgenden Schleppen die Zeichen rechtzeitig und deutlich erkannt und angesteuert werden können.

Diesem Zwecke dürfte ein Phosphoranstrich entsprechen.

Es kann jedenfalls mit Befriedigung festgestellt werden, daß Nachtfahrten bergwärts auf der ganzen Donau, Talfahrten fast überall schon jetzt durchführbar sind, und bei weiterem Einleben der Neueinführung das Fahren bei Nacht weder berg- noch talwärts irgendwelche Schwierigkeiten bieten wird. Die Unmöglichkeit des Fahrens wird dann ausschließlich auf Nebel beschränkt bleiben.

Es handelt sich dann noch um die Feststellung, ob Scheinwerfer überall oder nur auf Strecken mit engem Strombett Leuchtfeuern vorzuziehen seien. Es ist wahrscheinlich, daß selbst die in Verwendung stehenden Glühlichtscheinwerfer von etwa 35 cm Durchmesser auf der breiteren ungarischen Donau bessere Dienste leisten werden als Leuchtfeuer. Möglicherweise werden aber bei Strombreiten von mehr als 1000 m — an der rumänisch-bulgarischen Donau — entweder stärkere Scheinwerfer gewählt oder aber die vorhandenen Leuchtbojen vermehrt werden müssen. Jedenfalls ist durch Legung der früher erwähnten 42 Leuchtbojen an der unteren Donau, dann der Petroleumbeleuchtung auf der ungarischen Strecke, schließlich durch Verwendung von Scheinwerfern auf der oberen Donau und auf der Kataraktenstrecke auch heute dafür gesorgt, daß Nachtfahrten schon anstandslos durchgeführt werden können.

Den höheren Sichtigkeitsanforderungen entsprechend, wurden die derzeit besten Nachtgläser zwei Dampferkommandanten für Versuchszwecke übergeben und bewährten sich ausgezeichnet. Die Ausrüstung aller Eilremorköre mit solchen Nachtgläsern ist im Zuge. Des weiteren wird es wahrscheinlich gelingen, bei nicht allzu starkem Nebel, sofern das der Fahrrinne näher liegende Ufer sichtbar ist, durch Einführung des Kompasses das Fahren zu ermöglichen. Es kann sich selbstredend nur darum handeln, bei breiter Fahrrinne von einem Ufer zum andern mit Kompaß traversieren zu können. Ist einmal das andere Ufer in Sicht, so kann die Fahrt ohne Kompaß fortgesetzt werden. Ohne Kompaß müßte bei Uferwechsel die Fahrt so lange unterbrochen werden, bis sich der Nebel vollkommen verzieht.

Nachstehend werden nun die bisher durch Einführung der Nachtfahrten erreichten Erfolge zahlenmäßig ausgewiesen. Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, steigen die Differenzen zugunsten der nachtfahrenden Dampfer gegenüber den gewöhnlichen Remorkören mit Kürzerwerden der Tage und nehmen im Frühjahr und Sommer erklärlicherweise ab. Die auffallend hohen Differenzen in den Wintermonaten sind dadurch zu erklären, daß tagsüber sehr häufig Nebel herrscht, während die Nächte nebelfrei sind. Die Ueberlegenheit der nachtfahrenden Remorköre tritt bei solchen Witterungsverhältnissen besonders auffallend hervor.

Auch muß bemerkt werden, daß Nachtfahrten bis zum Abschlusse der Berechnungen nur auf den Strecken mit geringem Gefälle — mittlere und untere Donau — ausgeführt, während für die Vergleichsrechnung Dampfer aller Strecken in Betracht gezogen wurden. Die tatsächliche Ueberlegenheit der auch nachts fahrenden Dampfer — Eilremorköre genannt — gegenüber den gewöhnlichen Dampfern dürfte sonach eine gewisse Verminderung erfahren, doch bleibt die Mehrleistung so groß, daß der volle Erfolg der Neueinführung verbürgt und die doppelte Leistungsfähigkeit gewährleistet ist.

Wie aus nachstehendem ersichtlich, hat ein Fünftel des Remorkörparkes mehr als zwei Fünftel der Gesamtleistungen der letzten 6 Betriebsmonate vollbracht.

Selbstredend ist in den Sommermonaten mit einer Verminderung der Ueberlegenheit der Eilremorköre zu rechnen, doch dürfte die angestrebte Jahreserhöhung von 100 Prozent erreicht werden.

Der finanzielle Nutzeffekt der Mehrleistungen wird nachstehend dargestellt: durchschnittlich 81 normale Remorköre haben in 6 Monaten insgesamt 593 195,272 tkm, ein normaler Remorkör in derselben Zeit 7 323,398 tkm geleistet. Demnach hätten die durchschnittlich in Verwendung gestandenen Eilremorköre bei Ausschaltung der Nachtfahrten 161 114,756 tkm geleistet. Die Leistung

der Eilremorköre ist aber infolge der Nachtfahrten 408 691,218, das ist 247 671,062 tkm mehr, als es bei normalen Fahrten der Fall gewesen wäre.

Monat	Zahl der Eilremorköre	Leistung in tkm	Zahl der gewöhnlichen Remorköre	Leistung in tkm	relative, daher Mehrleistung der Eilremorköre
September 1917..	26	83 471,334	84	192 571,187	38,06 %
Oktober „ ..	30	79 057,604	76	110 177,136	84,10 %
November „ ..	28	68 216,524	80	86 340,268	133,25 %
Dezember „ ..	17,5	57 442,916	85,5	47 577,138	537,97 %
Februar 1918..	13	33 647,516	79	47 369,962	323,75 %
März „ ..	21	86 855,924	82	109 159,581	219,57 %
Summe		408 691,818		593 195,272	
Durchschnitt	22	68 115,303	81	98 865,878	222,78 %

Die Bruttoeinnahme von 3 Hellern für 1 tkm zugrunde gelegt, ergibt die Rechnung eine Bruttomehreinnahme von 7 427,310 Kronen auf Grund der Mehrleistung der Eilremorköre.

Dagegen zahlte die k. u. k. Heeresverwaltung für Mehrfahrstunden an die Schiffahrtsgesellschaften an Mietgebühren und an die Schiffsbemannungen an Remunerationen rund 1 Million Kronen, das ist nicht ganz ein Siebentel der Mehreinnahme, so daß ein Reingewinn von 6,5 Millionen Kronen als reiner finanzieller Nutzeffekt der Nachtfahrten bezeichnet werden kann.

Da die Mietgebühren der Schiffahrtsgesellschaften sämtliche Personal-, Betriebs-, Amortisations- und sonstigen Ausgaben mitinbegreifen, kann festgestellt werden, daß den mit den Nachtfahrten verbundenen Mehrausgaben die sechseinhalbfache Mehreinnahme gegenübersteht, wobei keinerlei Kapitalserhöhung notwendig war.

Unerwartet gering sind die durch den Eilremorkördienst verursachten Havarien. Der Mehrleistung entsprechend sollten die Havarien der Eilremorköre und der in ihrem Anhange befindlichen Schleppe um 222 Prozent höhere sein als bei den normalen Remorkören. Die nachfolgende Tabelle erbringt den Beweis, daß die Havarien relativ sehr bedeutend abgenommen haben. Verluste von Fahrzeugen kamen im Zusammenhang mit den Eilremorkördienst überhaupt nicht vor.

Monat	Verhältnis der Eilremorkörzahl zum gesamten Remorkörstand	Verhältnis der durch Eilremorköre verursachten Havarien gegenüber der Gesamtzahl von vorgekommenen Havarien
September 1917..........	23,6 %	21,7 %
Oktober „	28,3 %	53,8 %
November „	25,9 %	37,2 %
Dezember „	16,– %	9,6 %
Februar 1918..........	14,1 %	13,1 %
März „	20,3 %	38,6 %
Durchschnitt	21,5 %	29,0 %

In den der Berechnung zugrunde gelegten Monaten waren Eilremorköre mit Scheinwerfern noch nicht ständig ausgerüstet, nur einzelne Versuche fanden statt. Nunmehr werden alle 23 über Dynamomaschinen verfügenden Dampfer, nach diesen die übrigen mit Scheinwerfern ausgerüstet. Ob bei Dampfern ohne Dynamomaschine Akkumulatoren Verwendung finden oder aber Dynamomaschinen eingebaut werden sollen, hängt von den im Zuge befindlichen Versuchen ab.

Die bisherigen Erfolge sind ausschließlich dem ganz ausgezeichneten Geist der militärischen Schiffahrtsstellen und der Schiffsbemannungen und dem harmonischen Zusammenwirken aller beteiligten militärischen und zivilen Behörden zu verdanken.

Dabei bin ich mir selbstredend vollkommen bewußt, daß die bisherigen Arbeiten die Spuren des Tastens, der Eile und noch mangelnder Erfahrung aufweisen und sowohl die Verwendungsart der Scheinwerfer als auch die Fahrrinnenbezeichnung in den Anfangsstadien sich befinden. Doch scheint es mir, daß die Lebensfähigkeit des Gedankens nunmehr unanzweifelbar erwiesen ist, daß die schwersten Widerstände bereits überwunden sind und die Wettbewerbfähigkeit des Donauweges gegenüber dem Seewege als gesichert bezeichnet werden kann.

Wien, am 20. Mai 1918.

Korvettenkapitän v. Döbrentei.

Die Moabiter Gondel

Von Chr. Voigt

Der heut ausgestorbene Bootstyp der „Moabiter Gondel" kann als Nachkomme jener Treckschuten angesprochen werden, mit denen König Friedrich I. von Preußen eine Wasserverbindung zwischen Schloß Monbijou und Charlottenburg einrichtete. Diese Treckschuten wurden aus Holland, ihrem Heimatlande, verschrieben, wo sie in einer Art von Omnibusverkehr einen regelmäßigen Fahrdienst auf bestimmten Strecken unterhielten. Die Fortbewegung erfolgte durch Treideln mit zwei Pferden, die an langem Ende das Fahrzeug schleppten, auf den dazu aufgeschütteten Damm, der anfänglich wegen dieses Treidelverkehrs den Namen „Treckschutendamm" führte, bis er 1738 nach den dort inzwischen angesiedelten Schiffbauereien die Bezeichnung Schiffbauerdamm erhielt. Weiter unterhalb ward ein schmaler Leinpfad am Spreeufer angelegt, von dem eine Strecke bei Moabit noch lange Zeit den Namen „Trendelweg" führte.

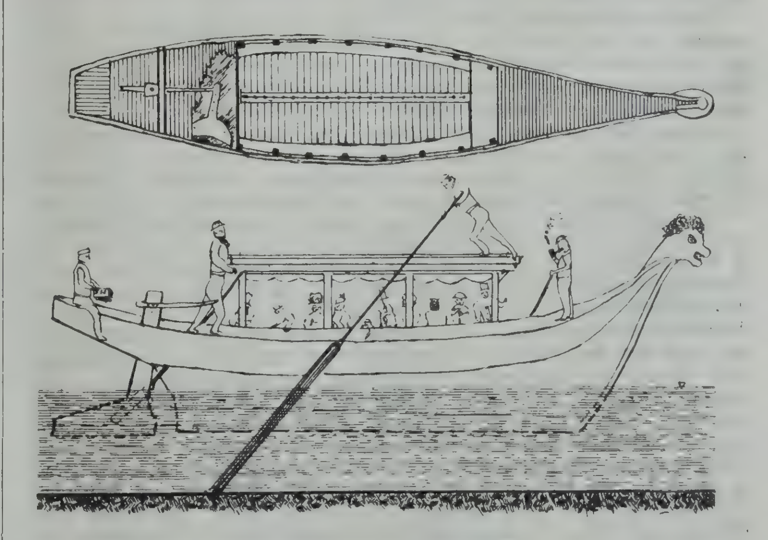
Die Schuten waren mit festem Kajütenaufbau versehen, so daß die Fahrt auf ihnen mehr Bequemlichkeiten bot als die schwerfälligen Karossen, die sich durch den mahlenden Sand des Tiergartens hindurchquälen mußten — Chausseen gab es damals bekanntlich noch nicht. Auch sonst war die Wasserfahrt vorzuziehen, da vom Unterbaum ab die Ufer ganz unbebaut waren und schattiger Wald abwechselnd mit grünen Wiesen den von Lastkähnen befahrenen Flußlauf begleiteten.

Die Treckschutenverbindung währte nicht allzulange, und hundert Jahre etwa dauerte es, bis der Westen Berlins wieder eine Beförderungsmöglichkeit auf dem Wasserwege erhielt.

Der Zustrom der vergnügungssüchtigen Berliner, die etwa seit 1820 gerade Moabit mit ihrer Anwesenheit beglückten, um sich da auszutoben, nahm einen solchen Umfang an, daß die Einführung der Gondeln sich als ein geeignetes Mittel erwies, den Menschenstrom nach der ersehnten Luststätte zu geleiten. Die Fahrzeuge fuhren von den Zelten nach Moabit oder Charlottenburg, sei es, um an der Moabiter Brücke oder sonst weiter stromab anzulegen und ihre Insassen den Genüssen von selbstgekochtem Kaffee, von grünem Aal mit Gurkensalat mit nachfolgendem Tanz zuzuführen.

Unser Bild, das Herr Architekt Kühnlein uns zur Verfügung gestellt hat, zeigt uns so eine „planüberdeckte Schiffsgondel", wie sie auf der Unterspree zwischen den Zelten und „Kaffee Gärtner" (bei Schloß Bellevue) verkehrte. Die Skizze stammt von der Handzeichnung des Sohnes vom Schiffbauer Jahnke zu Moabit, der die seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bestehende und 1892 eingegangene Werft an der Moabiter Brücke im Jahre 1856 übernommen hatte. Er erbaute vier solche Gondeln, die in Uebereinstimmung mit den angebrachten Gallionsbildern die Namen „Mohr", „Drache", „Schlange" und „Schnecke" führten. Unser Bild stellt demnach den „Mohr" dar, dessen Abbild den nach oben gezogenen Bug krönt.

Jede Gondel hatte ein Fassungsvermögen von 65 bis 70 Personen und kostete 400 bis 500 Taler. Die Länge betrug 12 bis 13 und die Höhe über Wasser ½ m. Der Boden war flach, dem Spreekahntyp angepaßt, und das Dach geklinkert. Unterhalb der überhängenden Hecks schwebt freihängend das Steuerruder. Am Boden weist es



eine eigenartige Vorrichtung auf; anscheinend hat sie zum Festlegen des Ruders gedient, da die eigentliche Besatzung mit dem Fortbewegen des Fahrzeugs mittels Staken beschäftigt war und daher ein besonderer Mann zur Bedienung des Ruders wohl nicht vorhanden gewesen ist.

Leider ist unser Bild ohne Zugrundelegung eines Maßstabes gezeichnet. Daher sind die Größenverhältnisse der dargestellten Personen nicht zutreffend; auch entbehrt die innere Einrichtung in den Teilskizzen der Uebereinstimmung. Im übrigen erklären sich die zur inneren Einrichtung gehörenden Teile von selbst.

Die Bemalung des Rumpfes war innenbords und unter Wasser außenbords dunkelbraun (teerfarben), außen bis zur Wasserlinie hellblau oder hellgrün.

Auf dem Heck sehen wir eine Gestalt, die der Ziehharmonika oder dem „Schifferklavier" zur Belustigung der Mitreisenden fröhliche Weisen entlockt — eine ins herbere Nordische übertragene Erinnerung an die Treckschutenzeit, wo ein venetianischer Gondoliere zur Mandoline süße Töne erklingen ließ.

Ein getreues Modell einer Moabiter Gondel befindet sich im Märkischen Museum zu Berlin.

Der Gondelbetrieb erstreckte sich bis in den Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Der rege gewordene Dampferverkehr war den nicht mit Peetzen geruderten, sondern gemächlich gestakten Gondeln nicht hold. Mit der baulichen Erschließung Moabits schwand auch der landschaftliche Reiz der Ufer, die ihren grünen Hang mit Steineinfassungen vertauschen mußten; der Ladestellen wurden immer weniger, der größte Feind der Gondel aber war der Ausbau des Straßenbahnnetzes und der Drang des Großstädters, die weitere Umgebung über Moabit hinaus aufzusuchen.

Fanden sich schließlich noch mehrere Gondeln beim Zelt 1 und weiterhin in der Wulvelanke, einem toten Spreearm, und an der Jänickeschen Werft, bis diese zur Verbreiterung der Kirchstraße 1892 vom Magistrat angekauft ward, so verschwanden sie doch allgemach von der Stromfläche und verfielen dem Zillenschlächter. Das war um 1887. Bis dahin hatte die Jordansche Ruderboot-Verleihe (1855—1908) zuletzt die Gondelfahrten betrieben, und nun mit genanntem Zeitpunkt verschwand die Gondel von der Unterspree. Die letzte ihres Stammes erhielt sich im Besitz der Schiffbauer Jordanschen Erben unterhalb der Gotzkowskybrücke. Einer dankenswerten Anregung des Bildhauers Karl Schütz zufolge fand diese Reliquie der Berliner Schiffbaukunst noch einmal Verwendung. Abgedichtet und schwimmfähig gemacht tauchte sie am 3. Juli 1892 auf, um auf der Oberspree in voller Glorie in dem Festzuge mitzuwirken, den die Pfuelsche Schwimmanstalt anläßlich ihres 75jährigen Bestehens in Grünau beging. Der letzte Rest des schließlich abgewrackten Schiffes, der Mohrenkopf vom Gallion, war noch Jahre nachher in Treptow zu sehen.

Mit der Moabiter Gondel ist ein origineller Schiffstyp der märkischen Hauptstadt dahingegangen.

Folgende dichterische Verherrlichung der Gondel lesen wir im „Beobachter an der Spree" vom Jahre 1836, S. 393:

. . . . am Ufer unserer Spree,
Tönts Sonntags hier von weitem schon — Juchhe!
Die grünen Gondeln schaukeln auf den Wellen
Und tragen uns nach jenen Freudenquellen . . . . .
Mags auch halsbrechend freilich etwas sein,
Das schmale Brett der Gondel zu besteigen,
Wir wollen doch beherzt uns zeigen,
Und täten wir auch einen Fall,
Und plumpten in die Spree hinein . . . .
Der Bänke Reihen sind gar bunt besetzt,
Die Gondel gleicht fast Vater Noas Arche;
Der Schiffer ist hier herrschender Monarche
Und sorgt, daß auch sich unser Ohr ergötzt.
Ein Orpheus sitzt und drehet seine Leier
Und gröhlet auf der hohen Bank am Steuer.
Voll ist die Gondel bis zum Uebermaß,
Doch schreit der Schiffer fort in einem Odem
Sein „Alleweile" ohne Unterlaß . . . . .
Nun gleiten wir bei Sang und Leierklang
Ganz sanft dahin, die Spree entlang;
Die Zelten treten langsam jetzt zurücke,
Die grünen Ufer gleiten schnell vorbei,
Und bald zeigt sich Bellevue vor unserm Blicke
Mit seinem schönen Park, der allen frei
Und offen ist durch seines Herren Güte.
Nun machen wir der Brücke die Visite
Und schwimmen unten durch; langhals'ge Schwäne
Mit ihren Jungen, vollgeladne Kähne
Und Schiffe mit vom Wind geblähten Segeln
Begegnen uns, im Fluge gleich den Vögeln
Und immer näher gleiten wir dem Strand.
Jetzt sind wir da, vergnügt an Ort und Stelle,
Am Reiseziel beim Moabiterland.
Schnell übers Brett! Doch halt, nur nicht zu schnelle,
Erst opfert euern Groschen für Musik
Und schlechten Sang, mögt wollen oder nicht,
Gebrandschatzt wird, und opfern ist hier Pflicht
Dann zahlt dem Schiffer die bestimmten Dreier[1])
Wir sind nun glücklich übers Brett gesprungen,
Und herrlich ist die Landung uns gelungen,
Je Männlein und je Fräulein hüpft von Bord,
Und so auch wir; an unserm Landungsort
Erscheinen andre Gondeln immerfort
Und laden aus die Moabiter Gäste
So kreuzfidel, als gings zum Fischzugsfeste . . . . .

[1]) Jede Fahrt kostete 6 Dreier (= 15 Pf.).

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Die rechtliche Bedeutung des Ladescheines im Binnenschiffahrtsverkehr.

Bezüglich der rechtlichen Bedeutung des Ladescheins im Binnenschiffahrtsverkehr kommen sowohl die allgemeinen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, §§ 445—451 HGB., wie auch die speziellen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes, §§ 72—76 BSchG. zur Anwendung.

Was zunächst die rechtliche Bedeutung des Ladescheines selbst betrifft, so wird diese in § 446 HGB. dahin gekennzeichnet, daß der Ladeschein für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Gutes entscheidet und die nicht in dem Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages dem Empfänger gegenüber unwirksam sind, sofern nicht der Ladeschein ausdrücklich auf sie Bezug nimmt. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben dagegen die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.

Für den Inhalt und Umfang dieser obligatorischen Rechtsbeziehungen ist nach dem Reichsgericht (Bd. 14, S. 5 ff; Bd. 67, S. 64) lediglich der Inhalt des Ladescheins maßgebend, und zwar nicht nur hinsichtlich der Fracht (ROHG. 12, S. 369), sondern auch hinsichtlich der Person des Frachtführers, also des Ablieferungsverpflichteten und Pfandberechtigten an dem Frachtgut (ROHG. 17, 98), und für die von dem Empfänger zu zahlenden Nachnahmen. Den Inhalt des Ladescheins bestimmt der § 445 HGB. in eingehender Weise. Er soll — d. h. also muß nicht unbedingt — enthalten: Ort und Tag der Ausstellung, den Namen und Wohnort des Frachtführers, den Namen des Absenders, den Namen des Empfängers, und zwar soll, wenn der Ladeschein nur an Order gestellt ist, als solcher der Absender selbst gelten, den Ort der Ablieferung, die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen, die Bestimmung über die Fracht und die auf dem Gut haftenden Nachnahmen (sowie im Falle der Vorausbezahlung der Fracht einen Vermerk über die Vorausbezahlung). Dagegen muß gemäß § 445 Abs. 2 der Ladeschein von dem Frachtführer unterzeichnet sein; das Fehlen dieses Erfordernisses der eigenhändigen Unterschrift des Frachtführers hat — im Gegensatz zu dem Fehlen der anderen erwähnten Inhaltsvermerke — zur Folge, daß das ausgestellte Schriftstück nunmehr kein Ladeschein im Sinne des Handelsgesetzbuches und des Binnenschiffahrtsgesetzes mehr ist, sondern lediglich eine einfache Beweisurkunde, die noch im Prozeß als solche Bedeutung haben kann. Im Binnenschiffahrtsrecht hat der Ladeschein außerdem noch gemäß § 72 Abs. 2 BSchG. die Bezeichnung des Schiffes zu enthalten, in welches die Güter verladen sind, um dieses genauer kenntlich zu machen. Findet während der Reise eine Umladung in ein anderes Schiff statt, so wird hierdurch der Anspruch des Inhabers des Ladescheines auf Auslieferung des Frachtgutes nicht berührt (Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetz S. 97). Wie bemerkt, hat der Frachtvertrag und der Frachtbrief, die für das Rechtsverhältnis zwischen dem Absender und dem Frachtführer entscheidend sind, keinerlei rechtliche Wirkung für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und dem Empfänger, sie können jedoch durch Bezugnahme des Ladescheines auf sie zum Bestandteil auch des Ladescheins werden (ROH. 17, 74; RG. 57, S. 64).

Der Ladeschein ist im Binnenschiffahrtsrecht nach spezieller Bestimmung des § 72 BSchG. von dem Frachtführer dem Absender auf dessen Verlangen nach Verladung der Güter auszustellen, jedoch ist das Verlangen selbst von dem Absender vor dem Beginn der Verladung der Güter an den Frachtführer zu stellen. Da nach dieser Bestimmung des Binnenschiffahrtsgesetzes die Ausstellung selbst erst nach der Verladung der Güter zu erfolgen hat, so kann die Vorschrift des § 642 HGB., wonach der Ladeschein des Seerechtes — das Konnossement — mit Zustimmung des Absenders auch über Güter ausgestellt werden kann, die zur Beförderung übernommen, aber noch nicht abgeladen sind, im Binnenschiffahrtsverkehr nicht zur Anwendung kommen.

Kommt der Frachtführer dem Verlangen des Absenders nach Ausstellung eines Ladescheines nicht nach, so kann der Absender entweder von dem Frachtvertrag zurücktreten (Förtsch § 72, Anm. 5) oder auch gegen den Frachtführer Klage auf Ausstellung des Ladescheines erheben sowie in Eilfällen eine diesbezügliche einstweilige Verfügung erwirken. Anderseits muß aber auch der Absender dem Frachführer gemäß § 445 Abs. 3 HGB. eine Abschrift des Ladescheines auf dessen Verlangen ausstellen.

Besonders wichtig ist die Vorschrift des § 445 Ziff. 4 HGB., wonach der Ladeschein den Namen oder die Order der Empfangsperson zu enthalten hat; denn hieraus ergibt sich, daß der Ladeschein entweder ein Namenspapier — Rektapapier — oder auch ein Orderpapier sein kann. Namenspapier ist er, wenn er lediglich den bürgerlichen Namen des Empfängers der Frachtgüter enthält, Orderpapier, wenn er auf eine bestimmt bezeichnete Person oder deren Order lautet, also z. B. an Herrn Friedrich Müller oder dessen Order („J. W." 83, 159); ungültig und unwirksam ist er, wenn er lediglich an Order lautet (RGE. Bd. 8, S. 35), ebenso ist es ungenügend, wenn er als Empfangsberechtigten „jeden durch Order legitimierten Inhaber" bezeichnet. Nach dem Oberlandesgericht Karlsruhe („Bad. Rspr." 1900, S. 313) enthält auch die Bezeichnung „an die Adresse des . . ." keine gültige Orderstellung.

Statt Namens- oder Orderpapier kann der Ladeschein aber nach herrschender Meinung (vgl. Cosack, „Lehrbuch des Handelsrechtes“, IV. Aufl., S. 462, und in Abweichung von seinem früheren Standpunkt nunmehr auch Staub, 8. Aufl. Anm. 3 zu § 445 HGB.) als Inhaberpapier (d. h. also als Empfangsberechtigter der Frachtgüter ohne Namensnennung der Inhaber bezeichnet werden), wenn Frachtführer und Absender hierüber einig sind, von ersterem ausgestellt werden. Streitig ist allerdings, ob der Frachtführer bei bestehender Verpflichtung zur Ausstellung eines Ladescheines diesen auf Verlangen des Absenders an Order stellen muß, wie Staub (§ 445 Anm. 3) dies bejaht, von Düringer-Hachenburg (III, 626) und Lehmann-Ring (§ 445 Nr. 2) dagegen verneint wird. Die Frage dürfte für das Gebiet des Binnenschiffahrtsgesetzes zu verneinen sein, da dieses in dem hier maßgebenden § 72 BSchG. keine dem § 644 HGB. — dieser bestimmt für das Gebiet des Seerechtes nämlich ausdrücklich, daß auf Verlangen des Abladers das Konnossement, falls nicht Gegenteiliges vereinbart ist, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist — entsprechende Bestimmung enthält. (So auch Lehmann-Ring daselbst.) Uebrigens kann der Ladeschein auch an die Order des Absenders der Frachtgüter gestellt werden, dann gilt der Absender als Empfangsberechtigter, ferner kann er auch an die Order des Frachtführers lauten (Klyssner Nr. 7 zu § 414).

Außer dieser Angabe bezüglich des Empfängers, Angabe der verladenen Frachtgüter des Ablieferungsortes und dem Empfangsbekenntnis des Frachtführers muß der Ladeschein die ausdrückliche Erklärung des Frachtführers enthalten, daß dieser sich zur Auslieferung der Güter an den nach Maßgabe des Ladescheines Empfangsberechtigten verpflichte; ist eine derartige ausdrückliche Verpflichtungserklärung des Frachtführers in dem Ladeschein nicht enthalten, so liegt nach dem Reichsgericht (Bd. 13, S. 75) ein Ladeschein im Sinne des Gesetzes nicht vor. Eine solche Urkunde hat demnach auch wie bei fehlender Unterschrift des Frachtführers nur noch Bedeutung als Beweisurkunde. Bemerkenswert ist in letzterer Beziehung noch, daß der Ladeschein auch von einem Bevollmächtigten des Frachtführers vollzogen werden kann, die Unterschrift aber stets eigenhändig erfolgen muß, so daß also eine Unterstempelung (wie dies beim Frachtbrief zulässig ist) keinesfalls genügt (§ 126 BGB.); Handzeichen an Stelle der Namensunterschrift müssen gemäß § 126 Abs. 1 BGB. gerichtlich oder notariell beglaubigt werden.

Für das Gebiet des Binnenschiffahrtsrechtes gewährt der § 72 Abs. 3 BSchG. dem Frachtführer noch ein besonderes Recht bezüglich des Ladescheines, falls dieser an Order gestellt worden ist. Wird nämlich der Ladeschein derart an die Order einer solchen Person gestellt, die am Ablieferungsort weder ihren Wohnsitz noch eine Niederlassung hat, so kann der Frachtführer die Bezeichnung einer Meldeadresse durch Vermerk auf dem Ladeschein verlangen, bei welcher ihm nach Ankunft am Ablieferungsort die Person des Ladescheinbesitzers bekanntzugeben ist.

Der Ladeschein wird nach Ausstellung von dem Absender dem nach Maßgabe desselben als empfangsberechtigt Bezeichneten übermittelt. Denn der Besitz des Ladescheines auf seiten desjenigen, der die Auslieferung der Güter von dem Frachtführer verlangt, ist hierfür auf alle Fälle notwendige Voraussetzung. Legitimiert zum Empfange der Güter ist außerdem nach § 447 HGB. derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen worden ist. Für die Formen des Indossamentes sind die Vorschriften der Wechselordnung maßgebend. Sind also mehrere Indossamente auf dem Ladeschein enthalten, so muß unter Anwendung des Art. 36 WO. der Inhaber des indossierten Ladescheines durch eine zusammenhängende, bis auf ihn hinuntergehende Reihe von Indossamenten als Eigentümer des Ladescheines legitimiert sein. Das erste Indossament muß demnach mit dem Namen des im Ladeschein bezeichneten Empfängers der Güter, jedes folgende Indossament mit dem Namen desjenigen unterzeichnet sein, welchen das unmittelbar vorgehende Indossament als Indossatar (laut Order Empfangsberechtigten) benennt. Wenn auf ein Blankoindossament ein weiteres Vollindossament folgt, so wird angenommen, daß der Aussteller des letzteren den Ladeschein durch das Blankoindossament erworben hat.

Bei der Prüfung der Legitimation seitens des Frachtführers kann dieser ausgestrichene Indossamente gemäß Art. 36 WO. als nicht geschrieben ansehen, ferner braucht er auch nicht die Echtheit der Indossamente zu prüfen (Art. 36, S. 3 WO. und Makower-Löwe, Bem. 2 d zu § 72 BSchG.); der Frachtführer ist aber auch verpflichtet, dem in dieser Weise legitimierten Inhaber auch nur gegen Aushändigung eines Exemplares des Ladescheines das Gut auszuliefern, wie dies der § 645 HGB., der hier ebenfalls zur Anwendung kommt, ausdrücklich bestimmt. Melden sich nun vor Ablieferung der Güter an diesen mehrere legitimierte Inhaber des Ladescheines, was im Falle der Ausstellung eines Duplikates möglich ist, so liegt ein Ablieferungshindernis im Sinne des § 437 HGB. vor. Der Frachtführer ist also gemäß § 37 Abs. 2 befugt, das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonst sicherer Weise zu hinterlegen, kann es auch, falls es dem Verderben ausgesetzt ist und Gefahr im Verzuge ist, gemäß den Vorschriften des § 373 HGB. über den Selbsthilfeverkauf verkaufen lassen. Von der Hinterlegung und dem etwaigen Verkauf hat der Frachtführer dem Absender gemäß § 437 Abs. 3 HGB. unverzüglich Anzeige zu machen. Statt alledem kann jedoch der Frachtführer, falls dies seinem Willen mehr entspricht, die Güter einfach so lange zurückhalten, bis die Inhaber der Ladescheine sich geeinigt haben (Lehmann-Ring § 447 Nr. 1).

Wichtig sind noch die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über die Rechte des nach Inhalt des Ladescheines zum Empfang der Güter Berechtigten. Nach § 447 Abs. 2 hat dieser nämlich schon vor Ankunft des Gutes am Ablieferungsort die Rechte, die dem Absender bezüglich der Verfügung über die Frachtgüter dann zustehen würden, wenn ein Ladeschein überhaupt nicht ausgestellt worden wäre, also gemäß § 36 I BSchG. das Rücktrittsrecht des Absenders vor Antritt der Reise gegen Entschädigung des Frachtführers, gemäß § 37 BSchG. den Anspruch auf Wiederausladung der Güter vor Ankunft derselben am Ablieferungsort nach Antritt der Reise gegen Berichtigung der vollen Fracht und sonstigen Forderungen des Frachtführers. Gleichwohl behält auch der Absender an sich noch sein Verfügungsrecht über die Frachtgüter auch nach Ausstellung der Frachtgüter, da er ja möglicherweise den Ladeschein nicht fortgibt oder ihn auf sich indossieren läßt; er kann es jedoch dem Frachtführer gegenüber gemäß § 447 Abs. 3 nur dann ausüben, wenn er den Ladeschein, und zwar bei Duplikaten alle Exemplare des Ladescheines, dem Frachtführer Anweisungen des Absenders, ohne daß ihm von diesem der Ladeschein zurückgegeben wird, trotzdem, so ist er gemäß § 447 Abs. 3 HGB. dem rechtmäßigen Besitzer des Ladescheines für das Gut verhaftet.

Zur Ablieferung des Gutes ist der Frachtführer nur gegen Rückgabe des Ladescheines, auf dem die Ablieferung des Gutes bescheinigt ist, verpflichtet. Ist der Ladeschein vernichtet oder abhanden gekommen, so braucht der Frachtführer bei Orderladescheinen die Güter erst nach Erwirkung eines von dem Empfangsberechtigten erlangten Ausschlußurteiles oder Einleitung eines Amortisationsverfahrens gegen Kautionsstellung auszuliefern (CPO. § 1018; bei Rektaladescheinen ist die Einwilligung des Absenders der Güter einzuholen); dem von letzteren Bezeichneten hat der Frachtführer die Güter gegen Quittung auszuliefern. Der Frachtführer kann das öffentlich beglaubigte Anerkenntnis verlangen, daß seine Ablieferungspflicht erloschen sei (§ 371 BGB.; Staub, § 448 Anm. 2 HGB.).

Der Ladeschein repräsentiert völlig das Gut selbst; denn gemäß § 450 HGB. hat die Uebergabe des Ladescheines an denjenigen, der durch den Schein zur Empfangnahme des Gutes legitimiert wird, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Uebergabe des Gutes selbst.

Bemerkenswert sind schließlich noch die speziellen Vorschriften der §§ 73 ff. BSchG. Hiernach haftet der Frachtführer für die Richtigkeit der im Ladeschein enthaltenen Bezeichnung der Zahl, des Maßes oder des Gewichtes der verladenen Güter, es sei denn, daß durch den Zusatz „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt“ oder durch einen gleichbedeutenden Vermerk ersichtlich gemacht ist, daß die Güter dem Frachtführer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen sind; gemäß § 74 BSchG. haftet der Frachtführer für die Richtigkeit der im Ladeschein enthaltenen Bezeichnung, sofern er nicht beweist, daß die Unrichtigkeit der Bezeichnung bei Anwendung der Sorgfalt eines gewöhnlichen Frachtführers nicht zu erkennen war. Sind dem Frachtführer die Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben und ist dies aus dem Ladeschein zu ersehen, so trifft den Frachtführer keine Verantwortlichkeit für die richtige Bezeichnung des Inhaltes, es sei denn, daß ihm eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird. In diesen Fällen beschränkt sich die Haftung des Frachtführers auf den Ersatz des Minderwertes, welcher aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Ladeschein enthaltenen Bezeichnung ergibt. Fällt dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise zur Last, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen (§ 75 BSchG.). Uebernimmt jedoch der Frachtführer Güter, deren Beschädigung schlechte Beschaffenheit oder mangelhafte Verpackung bei der Verladung äußerlich erkennbar war, so hat er den Mangel im Ladeschein zu vermerken, widrigenfalls er dem Empfänger für den aus dem Mangel sich ergebenden Minderwert der Güter verantwortlich ist (§ 76 BSchG.).

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Köln a. Rh.

Kleine Mitteilungen

Versorgung der Binnenschiffer mit Einmachzucker sowie Verteilung der Zucker-Sonderzulage.

A. Die Schiffahrtsabteilung teilt die Verordnung der Reichszuckerstelle (II. 1918/6) vom 22. Juni 1918, Nr. 55, zur Bekanntgabe an die Beteiligten in nachstehendem mit:

An die Kommunalverbände.

Auf Grund einer nochmaligen Prüfung der Angelegenheit wird auf Veranlassung des Kriegsernährungsamts unter Abänderung des Absatz II des Rundschreibens der Reichszuckerstelle $\frac{\text{(II 1918/5)}}{52}$

vom 30. Mai 1918 für die Zuteilung von Einmachzucker an Binnenschiffer bestimmt, daß nicht die Heimatskommunalverbände, sondern die Verpflegungsstationen den Einmachzucker abzugeben haben.

Es wird hierzu folgendes bemerkt:

I. Die Binnenschiffer, die ihren Haushalt an Bord haben, erhalten den Einmachzucker auf Antrag, jedoch nicht später als bis zum 15. September 1918 von der Verpflegungsstation nach Maßgabe der Anzahl ihrer zum Schiffahrtshaushalt gehörigen Personen.

Die Binnenschiffer, deren Haushaltsangehörige sich nicht an Bord befinden, erhalten für ihre Person ebenfalls ihren Einmachzucker von der Verpflegungsstation, während die Familienangehörigen oder die zum Haushalt gehörigen Personen den Zucker vom Kommunalverband des Wohnsitzes empfangen.

Diejenigen Binnenschiffer, die keinem Haushalt angehören, haben keinen Anspruch auf Einmachzucker. Es wird den Verpflegungsstationen überlassen, sich hierüber Gewißheit zu verschaffen, soweit sich dies ohne Gefährdung der rechtzeitigen Aushändigung des Einmachzuckers ermöglichen läßt.

II. Die von der Verpflegungsstation auszugebenden Mengen Einmachzucker für Binnenschiffer werden entsprechend dem Reichsdurchschnittssatze auf 1 kg festgesetzt.

Die hiernach aufgewendeten Mengen werden in den Kommunalverbänden bzw. den Landesstellen seitens der Reichszuckerstelle ersetzt, und sind in dem nächsten Monatsnachweis über den Zuckerverbrauch der Binnenschiffer unter einer besonderen Linie zur Erstattung anzumelden.

III. Der Einmachzucker ist nur gegen Vorlegung des „Ausweises zur Entnahme von Brotkarten und Lebensmittelkarten für Binnenschiffer“ auszugeben. Zur Vermeidung der Doppelbelieferung ist der Empfang des Zuckers in dem Ausweis an auffälliger Stelle zu bescheinigen. Die Abgabe von Einmachzucker hat daher nur insoweit zu erfolgen, als sich nicht aus dem Ausweis ergibt, daß der Binnenschiffer Einmachzucker an anderer Stelle bereits erhalten hat.

IV. Im Einverständnis mit den zuständigen Hafenverwaltungen sind Vorkehrungen zu treffen, daß die sich unterwegs befindlichen Binnenschiffer in den Hafengebieten darauf hingewiesen werden, wo sie den ihnen zustehenden Einmachzucker für sich oder die sie begleitenden Angehörigen in Empfang nehmen können, und daß sie den Zucker nur bis zum 15. September 1918 erhalten können.

V. Soweit vor Bekanntgabe dieses Rundschreibens Einmachzucker an Binnenschiffer bereits auf Grund der bisherigen Bestimmungen ausgegeben sein sollte, hat es hierbei sein Bewenden. Eine Nachlieferung auf Grund dieses Rundschreibens erfolgt nicht.

B. Bezüglich der Verteilung der Sonderzulage von Zucker wird in der Bekantmachung der Reichszuckerstelle (II 1918/5)/52 folgendes verfügt:

Da die am 15. Juni d. J. in Kraft tretende Herabsetzung der Brotmenge auch die Brotration der Binnenschiffer trifft, so muß diesen Gelegenheit gegeben werden, den als Ersatz ausgegebenen Zucker wie die übrige Bevölkerung zu beziehen. Demgemäß sind während der nächsten vier aufeinander folgenden Verpflegungswochen nach dem 15. Juni d. J. die Zuckerabschnitte der Lebensmittelkarte für Binnenschiffer mit der doppelten Zuckermenge einzulösen. Die hiernach aufgewendeten Mengen werden den Kommunalverbänden oder den Landes- oder Provinzialzuckerstellen ersetzt. Die Anträge auf Ersatz sind mit dem nächsten Monatsnachweis über den Zuckerverbrauch der Binnenschiffer zu stellen. Die Vorlegung eines besonderen Nachweises ist hiernach nicht erforderlich.

Durch Eintragung in den Ausweis über den Empfang der Lebensmittelkarten ist dafür Sorge zu tragen, daß Doppelbelieferungen mit der Sonderzulage vermieden werden.

Erleichterung der Eisenbahnreisen von Schiffern (nach und von Böhmen). Der Konzessionierte Sächsische Schifferverein zu Dresden erhielt von der Oberleitung des Grenzüberwachungsdienstes im Bereiche des XII. Armeekorps den nachstehenden Bescheid: Zufolge G. K. O. 264505 I c v. 11. 6. 18 hat das st. Generalkommando XII auf Antrag der Oberleitung zwecks Erleichterung der Eisenbahnreisen von Schiffern (nach und von Böhmen) angeordnet, daß auf die bisher geforderte amtliche Bestätigung der Bescheinigungen der Schiffseigner über die Notwendigkeit der Bahnreisen künftig verzichtet werden soll. In Zukunft ist danach wie folgt zu verfahren: Schiffer, die gezwungen sind, zu einer dringenden Berufsfahrt die Eisenbahn zu benutzen, haben neben ihren sonst vorgeschriebenen Schifferausweisen bei den Uebergangsstellen Bahnhof Bodenbach oder Bahnhof Tetschen, über die allein die Bahnreise zulässig ist, eine Bescheinigung des Schiffseigners (bzw. der Schiffahrtsgesellschaft) über die Notwendigkeit der Bahnreise unter Angabe des Zielpunktes der Reise vorzulegen. In besonders dringenden Fällen kann die Bescheinigung auch drahtlich erteilt werden. Schiffseigner, für die sich selbst die Notwendigkeit der Bahnbenutzung ergibt, haben diese Bescheinigung sich selbst auszustellen. Die Uebergangsstelle erteilt, wenn die Prüfung der Bescheinigung kein Bedenken ergibt, die Genehmigung zum einmaligen Grenzübertritt nach dem bezeichneten Zielpunkte. Es ist also für jede Bahnreise eine besondere Bescheinigung auszustellen.

Die Oberleitung bittet, dieses Schreiben zur Kenntnis der in Betracht kommenden Schiffahrts-Gesellschaften und sonstigen Interessenten zu bringen, gegebenenfalls auch durch Aufnahme einer Notiz im Fachblatte.“

Aus Elsaß-Lothringen. Neue Vorarbeiten zur Kanalisierung der Mosel. Zur Frage der Kanalisierung der Mosel werden von der preußischen Regierung aufs neue Vorarbeiten in Angriff genommen. Der Regierungs- und Baurat Wulle ist mit dem ihm beigegebenen Regierungsbaumeister Uthemann im Auftrag der Regierung nach Trier übergesiedelt, mit der Aufgabe, eine weitere Klärung der Kanalisierung der Mosel hinsichtlich der Ausführungskosten und der Wirkung der Ausführung des Projektes herbeizuführen. Zu diesem Zweck ist in Trier ein Kanalbauamt errichtet worden, dem die beiden genannten Beamten vorstehen. In der Hauptsache handelt es sich, wie wir erfahren, um die Ausarbeitung der Moselkanalisierung für 1000-Tonnen-Schiffe, sowie Errechnung der dadurch entstehenden Mehrkosten, Prüfung der Frage der Rentabilität, des Verhältnisses der Eisenbahn- zur Wasserfracht, Ausnutzung der Wasserkraft und der mit der Kanalisierung im Zusammenhang stehenden Fragen. Es ist in Aussicht genommen, daß nach Erledigung der notwendigen Vorarbeiten durch das Trierer Kanalbauamt Vertreter der Regierung nach Trier beordert werden, um an Ort und Stelle die weiteren Maßnahmen in die Wege zu leiten. Vermutlich wird auch eine ausgiebige Besprechung mit den interessierten Kreisen der Kanalisierungsfrage stattfinden, ebenso sollen auch die Verhandlungen mit den beteiligten Regierungen wieder aufgenommen werden. Wenn in dieser Meldung auch nur von der Kanalisierung der Mosel die Rede ist, so steht doch zu erwarten, daß auch die Kanalisierung der Saar mit in den Kreis der Erwägungen einbezogen wird, denn beide Projekte, deren Notwendigkeit der Krieg erwiesen hat, stehen in einem unzertrennbaren Zusammenhang.

Frankreich. Binnenschiffahrt i. J. 1917.

Die wichtigsten schiffbaren Wege	Anzahl der beladenen Kähne		Warentransport (in 1000 t)	
	1917	1916	1917	1916
Oise	1 549	716	397	199
Marne und Nebenkanal	2 034	2 407	512	593
Marne-Rhein-Kanal	1 823	2 201	462	548
Canal de l'Est	420	370	93	75
Mittlere Saône	2 790	1 481	631	345
Saône	1 469	—	277	—
Rhône	1 292	1 143	304	263
Yonne mit Bourgogne-Kanal	1 405	1 371	258	251
Loing-Kanal und Nebenkanal der Loire	3 697	3 551	655	649
Basse-Loire	300	248	28	24
Nebenkanal der Garonne	2 404	1 681	142	143
Canal du Midi	1 375	969	86	67
	20 603	16 138	3 845	3 157

Die zu Anfang des Krieges ins Leben gerufene Office National de la Navigation hat i. J. 1917 weitere Anstrengungen gemacht, um die Binnenschiffahrt zu heben und zu entwickeln. Sie erwarb zwei Trockendocks in Charenton und richtete in den großen Verkehrszentren, Nanterre sur Seine, Port Varin am St. Dizier-Nancy-Kanal und in Vitry-le-François Reparaturanlagen ein. Die Bewilligung von 56 Millionen Francs von seiten der Kammer für den Bau von Schleppdampfern und Kähnen und die Wiederflottmachung von 17 auf der Maas blockierten Schleppern setzten sie in die Lage, ihren Bootbestand wesentlich zu vermehren. Auf der Seine wurde ein täglicher Transportverkehr zwischen Paris und Rouen eingerichtet, und in Sables d'Olonne, La Nouvelle und Cherbourg konnten Schleppdienste organisiert werden. Gleichzeitig erbaute die Office einen neuen Flußhafen in Vitry, verbesserte die Hafenausrüstungen durch Aufstellung neuer Kräne und organisierte mit 420 Kähnen einen regelmäßigen Kiestransport nach der Armeezone, so daß von Lyon 12 und von Roanne (Loire) 18 Boote wöchentlich auslaufen. Der Arbeitermangel wurde auch hier durch Heranziehung von Chinesen und Afrikanern teilweise behoben.

(Bulletin de la Navigation, 3. u. 24. 3. 18.)

Die Deutsche Maschinenfabrik A.-G. Duisburg versendet ihren neuesten Katalog über Werftmaschinen im Umfang von 96 Seiten. Alle mit dem Bau von Werftmaschinen zusammenhängenden Fabrikationszweige: Scheren, Lochmaschinen, Fräs- und Sägemaschinen, Hobelmaschinen für Bleche und Panzerplatten, Richt- und Biegepressen, Richtmaschinen, Richt- und Biegemaschinen, Blechbiegemaschinen, Pressen zum Biegen, Flanschen und Bördeln, Schmiedepressen und Dampfhämmer, Nietmaschinen, Preßluftwerkzeuge sind unter Beigabe guter Abbildungen eingehend erörtert. Hand in Hand mit der Entwickelung des deutschen Schiffbaues wurden die Maschinen immer weiter vervollkommnet unter Berücksichtigung aller durch dauernde Beobachtung im Betrieb gemachten Erfahrungen. Besonders sei auch noch auf die Hyraulik G. m. b. H. in Duisburg verwiesen, mit welcher die Deutsche Maschinenfabrik A.-G. enge geschäftliche Zusammenarbeit verbindet.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", Heft 9/10, S. 101 1918) neu beigetreten:

Deutsche Schiffspfandbriefbank Akt.-Ges., Berlin (NW 7, Dorotheenstr. 19, I), (körperschaftl. Mitgl.).

Hafendirektor Fischer, Berlin (O 17, Stralauer Allee 1—16).

Justizrat P. Stein, Berlin (W 66, Wilhelmstr. 52).

Personalnachrichten

Unser Ehrenmitglied, Herr Wasserbaudirektor Geh. Baurat Bubendey (Hamburg), konnte am 4. Juli in voller Rüstigkeit und in Ausübung seines Amtes seinen 70. Geburtstag begehen. Wir haben aus diesem Anlaß Herrn Geheimrat Bubendey folgendes Glückwunschtelegramm übermittelt:

Dem verdienstvollen Förderer des deutschen Wasserstraßenbaues und unserem langjährigen, tatkräftigen Mitgliede und Ehrenmitgliede beehre ich mich namens des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt zum siebzigsten Geburtstage die herzlichsten Glückwünsche zum Ausdruck zu bringen. Möge es Ihnen vergönnt sein, auch den achtzigsten Geburtstag in gleicher Frische und Rüstigkeit zu verleben.

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.
Flamm.

Diamantenes Dienstjubiläum. Der Schiffsinspektor Theodor Knück feierte am 11. Juni sein 60jähriges Dienstjubiläum. Am 11. Juni 1858 ist er bei der Frankfurter Aktiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, welche der Speditionsfirma Alfred Altschüler u. Co. G. m. b. H., Frankfurt a. M., nahesteht, als Matrose eingetreten, und ist seitdem seiner Gesellschaft ein treuer und anhänglicher Mitarbeiter gewesen. Der Jubilar steht im 81. Lebensjahre, ist am Rhein und Main überall bekannt und beliebt und erfreut sich noch völliger Frische des Geistes und Körpers. Bereits bei seinem 50. Dienstjubiläum ist er mit der silbernen Verdienstmedaille ausgezeichnet worden.

Aus verwandten Vereinen

Der Konzessionierte Sächsische Schiffer-Verein zu Dresden teilt auf Veranlassung der Oberleitung des Grenzüberwachungsdienstes im Bereiche des XII. A. K. folgendes mit: Die Besatzungen der Elbschiffe, welche die sächsisch-böhmische Grenze überschreiten wollen, müssen bekanntlich seit 1. Dezember 1916 mit einem Ausweis (Schifferpatent, Dienstzeugnisbücher usw.) versehen sein, der neben der Photographie des Ausweis-Inhabers eine behördliche Bescheinigung darüber enthält, daß gegen den Grenzverkehr des Inhabers keine Bedenken bestehen. Es ist nun bei einzelnen Schiffern vorgekommen, daß die mitgeführten Bescheinigungen von der Heimatsbehörde — anstatt von der hierfür allein zuständigen Paßbehörde — ausgestellt worden waren, so daß diese Schiffer ihre Fahrt an der Grenze erst nach Einholung einer besonderen und nur ausnahmsweise erteilten Genehmigung fortsetzen konnten. Es liegt daher im eigensten Interesse eines jeden Schiffahrtstreibenden, wenn er darauf achtet, daß die Unterzeichnung der Unbedenklichkeitsbescheinigung und die Abstempelung des Lichtbildes durch jene Amtsstelle erfolgt, die tatsächlich Paßbehörde ist. Paßbehörden sind z. B.: die Landratsämter in Preußen, die Amtshauptmannschaften in Sachsen, die Königl. Polizeidirektion in Dresden, die Bezirkshauptmannschaften in Böhmen usw.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. Mainkette in Mainz. Die Abschreibungen für 1917 betrugen 19 000 M, die Dividende 2 % auf 400 000 M Kapital.

A.-G. Reederei Norden in Norden. Laut Beschluß vom 15. November 1917 soll das Grundkapital um 490 000 M auf 810 000 M erhöht werden.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Der Reingewinn des Jahres 1917 nach 616 778 M Abschreibungen betrug 877 233 M, die Dividende auf 4 000 000 M Kapital 10 %.

Anna Christine Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Für den Schiffsbefrachter Wouters ist Karl Dunkelberg zum Geschäftsführer bestellt.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. Nach 146 577 M Abschreibungen verblieb für 1917 ein Reingewinn von 1 197 049 M, aus dem auf 4 000 000 M Kapital 15 % Dividende verteilt wurden.

Bromberger Schleppschiffahrt A.-G. Für 1917 wurden 134 597 M Abschreibungen vorgenommen und aus 91 918 M verbleibendem Reingewinn auf 1 060 000 M Kapital 5 % Dividende verteilt.

Daimler - Motoren - Gesellschaft A.-G., Stuttgart-Untertürkheim. Dem Ingenieur Walter Schwerdtfeger und dem Dr. Artur Löwenstein ist für die Hauptniederlassung Prokura erteilt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Regierungsbaumeister u. Dr. Erich Kothe und Dr.-ing. Kurt Rummel, beide in Dortmund, erhielten Prokura.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Laut Beschluß vom 12. März 1918 wurde das gesamte Vermögen der Rud. Meyer A.-G. in Mülheim (Ruhr) ohne Liquidation erworben, das Grundkapital ist um 1 000 000 M auf 15 000 000 M erhöht.

Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt A.-G., Magdeburg. Die Prokura des Kurt William Weitfeld ist durch Tod erloschen.

Elbewerft und Maschinenfabrik Friedrich Sternemann & Co., Hamburg. Kommanditgesellschaft mit drei Kommanditisten, begonnen am 13. April 1918, persönlich haftender Gesellschafter Friedrich Heinrich Sternemann, Prokurist Rudolf Liefmann.

Frankfurter A.-G. für Rhein- und Mainschiffahrt. Aus 33 230 M Reingewinn des Jahres 1917 entfallen auf 900 000 M Aktienkapital 3½ % Dividende.

O. Frühling G. m. b. H., Braunschweig. Gegründet am 30. März mit 200 000 M Stammkapital (Ingenieurbureau), Geschäftsführer die Diplomingenieure Otto Frühling in Braunschweig und Curt Frühling in Rendsburg.

Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim. Aus 757 260 M Reingewinn (nach 1 057 208 M Abschreibungen) wurden für 1917 auf 4 000 000 M Kapital 8 % Dividende verteilt. — Paul und Bernhard Bilfinger dürfen jeder allein die Gesellschaft vertreten.

Hansa, A.-G. für Warenverkehr, Breslau. Das Grundkapital ist um 500 000 M, ausgegeben zu 110 %, auf 1 500 000 M erhöht.

Gustav Hennenbruch, Mülheim (Ruhr). Hermann Hennenbruch und eine Kommanditistin schieden durch Tod aus; die Gesellschaft ist aufgelöst und Witwe Elise Hennenbruch geb. Brügemann, Alleininhaberin der Firma Paul Hennenbruch, hat Prokura.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt (Main). Das erste Geschäftsjahr 1917 brachte 1 505 953 M Reingewinn. In Berlin und Hamburg wurden Zweigniederlassungen eingetragen.

Kanal- und Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Oberhausen. An Emil Müller ist Prokura erteilt, die des Otto Schmitz ist erloschen.

Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts - A. - G., Köln. Für 1917 wurden 308 314 M Abschreibungen vorgenommen. Der Verlust beträgt 204 139 (199 239) M.

Köln - Mülheimer Dampfschiffahrts - A. - G., Mülheim (Rhein). Direktor Edgar Otto Paetz ist zum weiteren Vorstandsmitgliede bestellt, an Otto Hensing ist Prokura erteilt.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Diplomingenieur Otto Oesterlen in Essen ist zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede bestellt. Dem Hauptkassierer Karl Stempel ist für Kiel Gesamtprokura erteilt.

Lübeck-Schulau-Fähre G. m. b. H., Grünendeich, Kreis Jork. Gegründet am 25. März 1918 mit 50 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Heinrich Feindt und H. M. Schuback, Prokurist J. G. Heinrich.

C. G. Maier A.-G. für Schiffahrt, Spedition und Kommission, Mannheim. Der Reingewinn für 1917 nach 104 796 M Abschreibungen beträgt 85 975 M.

Marienburger Motorbootgesellschaft m. b. H. Gegründet am 8. April 1918 mit 25 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Paul Aßmus.

Maschinenbauanstalt Georg Otto Schneider G. m. b. H., Duisburg. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Neue Deutsch-Böhmische Elbschiffahrt A.-G., Dresden. Die Prokura des Curt William Weitfeld ist erloschen,

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Nach 130 760 M Abschreibungen ergab sich für 1917 ein Reingewinn von 35 414 M. Die Dividende beträgt 4 % von 742 500 M.

Carl August Nieten & Co., Karlsruhe. Kommanditgesellschaft mit einem Kommanditisten, begonnen am 1. April 1918, persönlich haftender Gesellschafter Carl August Nieten, Prokuristen Wilhelm Klusmann und Johannes Steinhardt (Gesamtprokura).

Odin, Deutsche Schiffshebungsgesellschaft m. b. H., Berlin. Rechtsanwalt Dr. Alexander Schrüffer ist nicht mehr Geschäftsführer.

Ohlauer Hafen- und Lagerei-A.-G., Ohlau. Gegründet am 24. November 1917 mit 800 000 M Aktienkapital, ausgegeben zu 107 %. Vorstand Albert Zabel, Hermann Hahm, Siegfried von Eicke und Polwitz.

J. Pohlig A.-G., Köln. Dem Rechtsanwalt Dr. jur. Arnold Burghartz und dem Kaufmann Ulrich Brumme ist Prokura erteilt.

Rhederei der Saale-Schiffer A.-G., Halle (Saale). Die Abschreibungen für 1917 betragen 6304 M, der Verlustvortrag 39 422 M (32 418).

Rheinschiffahrts-A.-G. Friedrich Asteroth, Koblenz. Das Grundkapital ist um 300 000 M auf 1 000 000 M erhöht.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden. Für 1917 verblieb nach 98 768 M Abschreibungen ein Reingewinn von 113 816 M, aus dem nach Zuweisung von 21 100 M an die Pensionskasse auf 1 500 000 M Kapital 5 % Dividende gezahlt wurden.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) A.-G., Hamburg. Die Abschreibungen für 1917 betragen 94 379 M, der Reingewinn 58 427 M, die Dividende 10 % von 300 000 M.

Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Lübeck. Nach 194 991 M Abschreibungen verblieben für 1917 274 708 M Reingewinn, aus denen auf 3 600 000 M Aktienkapital 7 % Dividende verteilt wurden.

Spree-Havel-D.-G. Stern, Berlin. Nach 167 751 M Abschreibungen für 1917 verblieb ein Reingewinn von 34 047 M.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau. Das Vorstandsmitglied Emil Blackstady ist gestorben. Die Prokuristen Karl Triska und Otto Müller dürfen jetzt gemeinsam zeichnen.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim, Ruhr. An Rudolf Widemeyer in Mülkeim ist Gesamtprokura erteilt.

Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., Königsberg i. Pr. Aus 43 030 M Reingewinn für 1917 werden auf 360 000 M Aktienkapital 8 % Dividende gezahlt.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. An F. W. Klee, A. W. Bruchmüller und M. R. O. Herrmann ist für die Niederlassung Magdeburg Prokura erteilt.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G. Nach 5 621 551 M Abschreibungen ergaben sich für 1917 1 499 157 M Reingewinn, die Dividende beträgt 8 % von 15 000 000 M.

Weichsel Danziger Dampfschiffahrt- und Seebad-A.-G. Die Abschreibungen für 1917 betrugen 110 011 M, auf 500 000 M Aktienkapital kamen 8 % Dividende zur Verteilung.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Die Gesellschaft verzeichnete für 1917 nach 966 551 M Abschreibungen 1 813 369 M Reingewinn und zahlte auf 3 000 000 M Aktienkapital 15 % Dividende.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Frankfurt a. M. Die Firma lautet jetzt Winschermann G. m. b. H., das Stammkapital ist um 50 000 M auf 300 000 M erhöht.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Neuß. Die Firma lautet jetzt Winschermann G. m. b. H., das Stammkapital ist um 100 000 M auf 300 000 M erhöht.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Offenbach (Main). Die Firma lautet jetzt Winschermann G. m. b. H., das Stammkapital ist um 100 000 M auf 300 000 M erhöht.

R. Wolf A.-G., Magdeburg. Die Prokura des Otto von Szczepanski ist erloschen. An Ferdinand Hater, A. Heydegger und H. Scharpegge ist Gesamtprokura erteilt.

Zoppoter Motorbootgesellschaft m. b. H. Arthur Mathesius ist vom Gericht für Kurt Zander zum Liquidator bestellt.

Patentbericht

A. Patenanmeldungen.

Klasse 65a, 15. H. 71 757. **Bojenschäkel.** Anton Hlastec, Wilhelm Bendl von Hohenstern, Pola, und Leopold Feiner, Triest; Vertr.: Dr. B. Alexander-Katz u. Dipl.-Ing. Emil Bierreth, Pat.-Anwälte, Berlin SW 48. 26. 2. 17. Oesterreich 10. 4. 14.

Klasse 65a, 38. E. 22 268. **Vorrichtung zum Aussetzen von Rettungsbooten.** Hubert Elsen, Antwerpen; Vertr.: A. du Bois-Reymond, M. Wagner, G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 13. 4. 17.

Klasse 65a, 59. K. 65 191. **Alarmvorrichtung zur Verhütung falscher Drehungsrichtung von Betriebsmaschinen, insbesondere von Schiffsmaschinen.** Erich Kügler, Rüstringen, Oldenburg. 11. 12. 17.

Klasse 65a, 3. A. 28 814. **Doppelwand für auf Längsspanten gebaute Schiffe.** Aktiengesellschaft „Weser", Bremen. 5. 12. 16.

Klasse 65a, 59. B. 83 876. **Einrichtung zum Verhüten falschen Einrückens von Schiffsmaschinen.** Schiffswerft W. Brand, Oldenburg i. Gr. 21. 5. 17.

Klasse 65b, 3. D. 34 087. **Aus zwei Schwimmkörpern bestehendes Hebe- und Bergungsschiff.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Zus. z. Anm. D. 34 021. 11. 1. 18.

Klasse 65f, 3. T. 21 332. **Versuchseinrichtung für Schiffsschrauben.** Dr.-Ing. Dieter Thoma, Gotha, Schöne Allee 6, 14. 4. 17.

Klasse 84b, 2. M. 62 477. **Schiffhebewerk mit schiefer Ebene.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. Zus. z. Anm. M. 61 596. 16. 1. 18.

Klasse 84b, 2. M. 61 596. **Schiffhebewerk mit schiefer Ebene.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 24. 7. 17.

Klasse 84c, 5. H. 72 629. **Tragewerk aus hintereinander gestellten rahmenartigen fahrbaren Bindern der Vortreibemuffen für Unterwassertunnel.** Adolf Haag, Nikolassee (Wannseebahn). 15. 8. 17.

Klasse 84b, 1. Sch. 51 854. **Vorrichtung zur Regelung des Mittelwassers beim Füllen und Leeren von Schleusenkammern nach dem Patent 301 975.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstr. 2a. Zus. z. Pat. 301 975. 3. 9. 17.

B. Patenterteilungen.

Klasse 65a, 78. 306 266. **Mit Elektromagneten versehene Leckplatte.** Gustav Stüben, Kiel, Lutherstr. 16. 28. 12. 16. St. 30 302.

Klasse 65b, 9. 306 512. **Seemine mit galvanischer Stoßzündung, bei der in die Rohrleitungen für die Elektrolytflüssigkeit Absperrorgane eingeschaltet sind.** Bohn & Kähler, Kiel. 1. 1. 14. B. 75 373.

Klasse 65a, 4. 306 816. **Lichtsignalvorrichtung für Unterseeboote.** Dr.-Ing. Dieter Thoma, Gotha, Schöne Allee 6. 21. 7. 17. T. 21 489.

Klasse 65a, 47. 306 640. **Hilfsruder für Fischereifahrzeuge.** Heinrich Plönges, an Bord S. M. Schiff „Pelikan". 2. 9. 17. P. 35 970.

Klasse 65b, 2. 306 764. **Trockendock.** Heinrich Röfer, Helgoland. 24. 10. 17. R. 45 075.

Klasse 65d, 1. 306 683. **Torpedo.** Max Bernstein, Königsberg i. Pr., Straußstr. 15. 11. 3. 16. Sch. 49 721.

Klasse 65d, 5. 306 684. **Durch Gasmaschinen angetriebene Torpedos mit blasenfreiem Lauf.** Albert Wild, Schwarzach b. Schönsee, Oberpfalz (Bayern). 20. 6. 17. W. 49 414.

Klasse 65d, 8. 306 682. **Verfahren zum Schutze von Schiffen gegen Torpedoangriffe.** Walter Laube, Zoppot. 16. 5. 17. L. 45 277.

Klasse 65f, 9. 306 267. **Reibungskupplung mit beweglichen Reibbacken, insbesondere für Schiffsmotoren.** Paul Haupt, Eßlingen a. N. 18. 2. 17. H. 71 714.

Klasse 65f, 9. 306 563. **Vereinigte Reib- und Klauenkupplung für Schiffsmaschinen.** Dr.-Ing. Wilhelm Rehfus, Danzig, Gralathstr. 5. 13. 12. 16. R. 44 030.

Klasse 84a, 3. 306 516. **Schiebetor für Schleusen.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Zus. z. Pat. 304 833. 7. 10. 17. D. 33 799.

Klasse 84a, 6. 306 507. **Wasserturbinenanlage.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 12. 9. 15. S. 44 347.

Klasse 84a, 3. 306 566. **Selbsttätige Wehrklappe mit Hebelgewichtsausgleichung.** Johannes Heyn, Stettin, Grabower Straße 6b. 23. 6. 17. H. 72 341.

Klasse 84a, 6. 306 799. **Verfahren und Vorrichtung zum Reinigen von Rechenanlagen für Talsperren und Wasserkraftanlagen.** Hans Huesmann und A. Ruppert, Marienheide, Kreis Gummersbach. 17. 3. 14. H. 65 745.

Klasse 84c, 2. 306 781. **Verfahren zur Füllung eines Vortreibrohres mit Beton bei Herstellung von Betonpfählen im Erdreich.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Straße 11. 27. 7. 16. M. 59 943.

Klasse 84c, 2. 306 750. **Verfahren zur Verhinderung des Unterbrechens des in ein Pfahlloch einzubringenden Betons durch schwimmende oder ähnliche Erdschichten.** Ludwig Zimmermann, Frankfurt a. M., Roßmarkt 5—7. 26. 5. 16. Z. 9645.

C. Patentlöschungen.
(Infolge Nichtzahlung der Gebühren.)

Klasse 65a. 168 063. 169 973. 210 674. 256 375. 264 218. 286 426.
Klasse 65b. 280 212. Klasse 65c. 280 728.
Klasse 84c. 275 791. 277 796. 289 825.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65c. 680 240. **Rollsitzschutz aus Stoff für Ruderboote.** Julius Heitepriem, Berlin, Elsenstr. 53. 10. 4. 18. H. 75 606.

Klasse 65e. 679 797. **Hilfsrudervorrichtung.** Heinrich Hacker, Zippendorf b. Schwerin i. M. 4. 4. 18. H. 75 539.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 678 236. **Starrer Behälter usw. bei Panzertauchern.** Neufeld & Kuhnke, Kiel. 18. 7. 14. N. 14 725. 18. 2. 18.

Klasse 84d. 646 190. **Schake für Bagger usw.** Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 8. 4. 16. L. 37 729. 19. 4. 18.

Bücherbesprechungen

Wie spare ich Gerichtskosten und Notargebühren? Nebst einer Zusammenstellung der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Form der Rechtsgeschäfte, einer Textausgabe des preußischen Gerichtkostengesetzes und der Gebührenordnung für Notare in ihrer neuesten Fassung und einem ausführlichen Sachregister. Vom Geheimen Justizrat Josef Marcus, Amtsgerichtsrat a. D. Gr. 8°, 136 Seiten. Preis gebunden 4 M. 1918. Industrieverlag Spaeth u. Linde, Berlin C 2.

Wohl gibt es eine größere Anzahl von Werken, die das preußische Gerichtskostengesetz und die Gebührenordnung für Notare oder eines dieser Gesetze erläutern (sogenannte Kommentare), es fehlte jedoch bisher an einem Buche, dessen besondere Aufgabe es war, weite Kreise darüber aufzuklären, wie gerade auf Grund der genannten Gesetze Kosten und Gebühren erspart werden können. Diese Lücke will die vorliegende Schrift ausfüllen. In ihrem ersten Teil stellt der Verfasser dar, in welchen Fällen und auf welche Weise bei gerichtlichen und notariellen Urkunden (worunter auch bloße Unterschriftsbeglaubigungen fallen), in Grundbuchsachen, in gerichtlichen Registersachen (Handels-, Vereins- und Güterrechtsregister) und bei Nachlaßsachen und Auseinandersetzungen Ersparnisse an Kosten und Gebühren gemacht werden können. Der an sich spröde Stoff ist durch zahlreiche, dem wirklichen Rechtsleben entnommene Beispiele dem Verständnisse weiter Kreise angepaßt. Der zweite Teil des Buches bringt eine Zusammenstellung der Formvorschriften unseres Bürgerlichen Gesetzbuches, der eine kurze Belehrung über das Wesen der einzelnen Formen vorangeschickt ist, während der dritte und letzte Teil die Texte der beiden vorgenannten Gesetze in ihrer neuesten Fassung wiedergibt. In unserer Zeit, in der nicht bloß die Ausgaben für die Bedürfnisse des täglichen Lebens sich unheimlich erhöhen, sondern auch die Steuern sowie die Gerichts- und Notargebühren mit Kriegszuschlägen bedacht werden, verdient das Buch allgemeinste Verbreitung.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 13/14
Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

am 26. Juni 1918, $5^1/_2$ Uhr

Vorsitzender (Geh. Regierungsrat Professor Flamm): Meine Herren! Ich eröffne die Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt. Wir treten sogleich in die Tagesordnung ein und kommen zu Punkt 1:

Vorstandswahlen.

Wie Sie wissen, müssen wir satzungsgemäß eine Sitzung des Großen Ausschusses nach der Hauptversammlung abhalten, die über die Wahlen zum Vorstande Beschluß zu fassen hat.

Es scheiden aus dem Vorstande aus folgende Herren:

1. Kaufmann R. Brandenburg (Berlin),
2. Geh. Baurat Contag (Berlin-Friedenau),
3. Generalkonsul Kommerzienrat Manasse (Stettin),
4. Generalkonsul O. Meyer (Königsberg i. Pr.),
5. Regierungs- und Baurat Sievers (Berlin-Wilmersdorf),
6. Kommerzienrat Gustav Stinnes (Mülheim-Ruhr),
7. Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Nikolassee),
8. Bankdirektor Endemann (z. Z. im Felde),
9. Bergrat Gothein, M. d. R. (Breslau),
10. Landeshauptmann Dr. Hammerschmidt (Münster i. W.),
11. Kommerzienrat Kamp (Berlin-Grunewald),
12. Senator F. W. Meyer (Hameln),
13. Geheimer Baurat Professor de Thierry (Berlin-Grunewald).

Für diese Herren sind Neuwahlen vorzunehmen, und zwar für die erstgenannten sechs Herren auf zwei, für die unter Nummer 7 bis 13 genannten auf drei Jahre. Die sämtlichen Herren sind wieder wählbar, mit Ausnahme des Herrn Landeshauptmanns Dr. Hammerschmidt, der aus Gesundheitsrücksichten eine Wiederwahl abgelehnt hat; er ist schon seit Jahren außerordentlich leidend und aus diesem Grunde nicht mehr in der Lage, das Amt wieder anzunehmen.

Ferner haben wir drei Mitglieder des Vorstandes durch den Tod verloren, nämlich den Geheimen Justizrat Professor Alexander-Katz, Rechtsanwalt M. d. R. Bassermann und Kgl. Kommerzienrat Tonne. Im Anschluß an Wünsche, die uns aus den Kreisen der Schiffahrttreibenden geäußert worden sind, werden vom Vorstande für die Zuwahl vorgeschlagen die Herren:

Kommerzienrat Direktor C. Fischer (Dresden),
Schiffahrtsdirektor G. Heesch (Hamburg) und
Schiffahrtsdirektor Fr. Engel (Magdeburg);

ferner an Stelle des Herrn Alexander-Katz sein Kompagnon
Herr Justizrat Stein (Berlin),

weil es für uns ja sehr wertvoll ist, daß wir im Vorstand einen rechtskundigen Herrn haben, zumal eine große Reihe von Fragen auftreten, die wir nicht ohne Rückfrage bei einem Justitiar beantworten und lösen können. Natürlich steht es dem Großen Ausschuß frei, seinerseits andere Herren in Vorschlag zu bringen, und ich bitte, sich nunmehr zu diesem Punkte zu äußern, wenn einer der Herren das Wort wünscht. Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir also zur Abstimmung. Meine Herren, da sich unter den ausscheidenden Herren auch die drei Vorsitzenden befinden, so müssen wir zunächst über diese abstimmen. Der Vorstand schlägt Ihnen vor, in die Stelle des Ersten stellvertretenden Vorsitzenden den Herrn Kommerzienrat Stinnes zu wählen, als Zweiten stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Geheimrat de Thierry, und als Vorsitzender würde ich wieder wählbar sein. Nach unserer Satzung müssen diese Wahlen in einzelnen Wahlgängen durch Stimmzettel vorgenommen werden. Ich bitte, die Stimmzettel zu verteilen. (Zuruf: Ist nicht die Wahl durch Zuruf möglich?) — Nein, das ist nach den Satzungen ausgeschlossen, wo es ausdrücklich heißt: Durch besondere Stimmzettel sind zu wählen der Vorsitzende und seine beiden Stellvertreter. Hier müssen wir also die Wahl in drei besonderen Wahlgängen durch Stimmzettel vornehmen. (Zuruf: Kann es nicht in einem Wahlgange geschehen?) — Ja, wenn Sie damit einverstanden sind, daß diese drei Herren, die vom Vorstande vorgeschlagen werden, gewählt werden sollen, und wenn da keine anderen Namen genannt werden, dann können wir das zusammen erledigen; dann würden wir die Namen des Vorsitzenden, des Ersten stellvertretenden und des Zweiten stellvertretenden Vorsitzenden zusammen auf die Zettel schreiben können. Sind aber Herren da, die von den Vorschlägen des Vorstandes abweichen wollen, dann ist das nicht möglich, dann müssen eben drei besondere Wahlgänge vorgenommen werden.

Regierungs- und Baurat Sievers (Berlin-Wilmersdorf): Ich meine, es ist doch möglich, auch andere Namen auf die Zettel zu schreiben; es muß nur die Reihenfolge eingehalten werden: wer als Vorsitzender gewählt werden soll, muß als erster auf dem Zettel erscheinen, wer als Erster Stellvertreter des Vorsitzenden

als zweiter und der Zweite stellvertretende Vorsitzende als dritter. Also ich meine, es können auch andere Namen genannt werden; deshalb können wir es doch in einem Wahlgange machen, sofern kein Widerspruch gegen diesen Wahlmodus erfolgt.

Vorsitzender: Wie Sie wollen.

Generalsekretär Wolff: Vorgeschlagen werden als Vorsitzender der bisherige Vorsitzende, Geheimrat Flamm, als Erster stellvertretender Vorsitzender Herr Kommerzienrat Stinnes und als Zweiter stellvertretender Vorsitzender Herr Geheimrat de Thierry. Die Reihenfolge müßte also sein: Flamm-Stinnes-de Thierry; jedenfalls müssen die Zettel in der Reihenfolge des Vorsitzenden, des Ersten stellvertretenden, des Zweiten stellvertretenden Vorsitzenden beschrieben werden. Ich will noch bemerken, daß das Amt des vierten Herrn vom engeren Vorstand, des Schatzmeisters, erst im nächsten Jahre abläuft; in diesem Jahre sind nur die drei Vorsitzenden zu wählen.

Mit Ausnahme eines Stimmzettels, der an dritter Stelle einen andern Namen aufweist, lauten dieselben sämtlich auf Flamm, Stinnes, de Thierry.

Vorsitzender: Meine Herren, damit ist die Wahl vollzogen, und ich möchte bei den gewählten Herren anfragen, ob sie die Wahl annehmen. Von Herrn Stinnes liegt ein Schreiben vor, daß er zur Annahme der Wahl bereit ist; er würde heute hier sein, ist aber leider erkrankt. Herr Geheimrat de Thierry hat mir auch erklärt, daß er die Wahl annehmen will, und ich kann Ihnen ebenfalls sagen, daß ich Ihnen sehr dankbar bin für das Vertrauen, das Sie mir durch die Wiederwahl zum Vorsitzenden entgegengebracht haben. Es wird auch in Zukunft mein Bestreben sein, die Interessen des Zentralvereins nach Möglichkeit zu fördern und meine Arbeitskraft in den Dienst der guten Sache der Binnenschiffahrt zu stellen. (Bravo!)

Wir kommen jetzt zu den übrigen Ersatzwahlen für die ausscheidenden Mitglieder. Da können wir es uns bequemer machen und diese Wahlen durch Akklamation vornehmen. Die Herren wollen sich alle wiederwählen lassen mit Ausnahme des Herrn Hammerschmidt. Ich will die Namen nochmals verlesen: Brandenburg, Contag, Manasse, Meyer (Königsberg), Sievers und Stinnes — der also bereits gewählt ist —; diese sechs Herren würden auf zwei Jahre zu wählen sein. Ferner auf drei Jahre die Herren: Endemann, Gothein, Kamp, Meyer (Hameln). Und dann bitte ich, die vier vom Vorstande neu vorgeschlagenen Herren mit in den Kreis der Wahl hineinzuziehen; es sind das die Herren: Engel (Magdeburg), Fischer (Dresden), Heesch (Hamburg) und Justizrat Stein (Berlin).

Sind noch andere Vorschläge zu machen? — Erhebt sich Widerspruch gegen diese Vorschläge? — Das ist nicht der Fall. Dann erkläre ich also, daß die Herren einstimmig gewählt sind, und ich kann auch nach den Anfragen, die ich an die Herren gerichtet habe, wie gesagt, mitteilen, daß sie alle die Wahl annehmen.

Damit wäre Punkt 1 unserer Tagesordnung erledigt. Wir haben nun noch einen Punkt:

Verschiedenes.

Da kann ich vielleicht das eine mitteilen: Vor ein paar Tagen ist uns seitens des Reichswirtschaftsamtes ein Schriftstück übermittelt worden, ein neuer Entwurf über den Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten. Ich habe die Sache noch nicht durcharbeiten können, glaube aber, daß es notwendig sein wird — wir haben vorhin im Vorstand darüber beraten —, diesen Gegenstand dem Fachausschuß zu überweisen, weil der ja am meisten an der Sache interessiert ist, und dann möchte ich auch eine Kommission zusammenstellen, die sich über die einzelnen Punkte vorher im kleineren Kreise schlüssig macht; aber wir werden uns wohl zunächst einmal mit dem Fachausschuß in Verbindung setzen.

Dr. Schmitz: Zur Frage der Behandlung dieses Entwurfs möchte ich empfehlen, ihn gleich den beteiligten Körperschaften zugehen zu lassen, damit diese in der Lage sind vorzuarbeiten; das wird die Sache erleichtern. Ich höre eben zu meinem Erstaunen, daß dieser Gegenstand, der uns kurz vor dem Kriege beschäftigt hat, schon während des Krieges wieder aufgenommen worden ist. Wenn das aber geschehen soll, dann glaube ich, werden wir den Entwurf zunächst an die einzelnen Vereine zu übergeben haben.

Vorsitzender: Das muß sowieso geschehen. Ich kann auch nicht an jedes einzelne Mitglied des Fachausschusses herantreten, sondern an die dem Fachausschuß angegliederten Vereine. Dann wird die Sache an die Vereine gehen, und diese machen nun ihrerseits Erhebungen und Untersuchungen. Das heißt „dem Fachausschuß übergeben“: so habe ich es aufgefaßt.

Generalsekretär Wolff: Es würde vielleicht zweckmäßig sein, wir lassen den Entwurf und die verschiedenen Beilagen drucken, da sie ziemlich umfangreich sind.

Vorsitzender: Wir werden einmal sehen; das ist ja cura posterior.

Hat sonst noch einer der Herren zu Punkt 2 etwas vorzubringen?

Dr. Schmitz: Darf ich vielleicht bei dieser Gelegenheit diejenigen Herren, die unmittelbar mit der Binnenschiffahrt in Berührung stehen, auf folgendes aufmerksam machen? Es handelt sich um eine recht wichtige, aber noch wenig bekannte Angelegenheit: um die Verteilung von Sonderzulagen von Zucker. Bekanntlich ist ja die Brotration herabgesetzt worden; zum Ausgleich erhalten die Binnenschiffer eine Sonderzulage an Zucker auf Grund ihrer Lebensmittelkarten. Diese Tatsache ist aber den Binnenschiffern vielfach noch nicht bekannt, und diejenigen Herren, die die Binnenschiffahrtsgesellschaften vertreten, werden gebeten, dies doch in ihren Kreisen bekannt zu geben, damit die Schiffer auch davon Gebrauch machen. Sodann sollen die Schiffer auch Einmachezucker bekommen. Früher war davon ausgegangen worden, daß die Regelung vom Heimatsorte aus erfolgte. Das ist natürlich für einen Schiffer unmöglich, weil er seinen Heimatsort nur selten im Jahre, vielleicht gar nicht berührt. Aus diesem Grunde ist durch die Schiffahrtsabteilung beantragt worden, daß die Versorgung mit Zucker lediglich von den Verpflegungsstationen erfolgt, die auf der Fahrt eingerichtet sind. Die Zeit läuft mit dem 15. September ab, und die beteiligten Herren werden gebeten, in ihren Kreisen dafür zu sorgen, daß mit Rücksicht auf den Ernst der Ernährungsverhältnisse die Schiffer doch wenigstens auch diese Ernährungsmöglichkeit ausnutzen. Ich möchte dies Ihnen hier bekanntgeben, weil es eine Arbeit ist, die erst vor kurzem bei der Schiffahrtsabteilung abgeschlossen wurde.

Vorsitzender: Sonst hat keiner der Herren noch etwas mitzuteilen. Dann schliesse ich die Sitzung des Großen Ausschusses, an die sich also nun gleich — nach einigen Minuten — unsere Außerordentliche Hauptversammlung anschließen wird.

(Schluß der Sitzung 5 Uhr 55 Minuten.)

Bericht über die Außerordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

abgehalten im Sitzungssaal des Vereins Deutscher Ingenieure zu Berlin, Mittwoch, den 26. Juni 1918, nachm. 6 Uhr

Den Vorsitz führt Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg-Nikolassee).

Vorsitzender: Meine Herren! Ich eröffne die Außerordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Wir sind heute hier zusammengekommen, um im Anschluß an die ordentliche Hauptversammlung vom März d. J. die Beratungen über die Linienführung des Mittellandkanals fortzusetzen. Wie Ihnen erinnerlich ist, hatten wir damals in der letzten Hauptversammlung den Beschluß gefaßt, es sollte heute nach Referaten über die verschiedenen Linien eine Stellungnahme des Zentral-Vereins herbeigeführt werden bezüglich derjenigen Linie, die wir als zweckmäßig in Vorschlag bringen würden. Dieser Beschluß unserer damaligen Hauptversammlung stützte sich darauf, daß wir der Ansicht waren, die Denkschrift der Südlinie würde bis dahin längst vorliegen. Das hat sich aber hinausgezögert, und gleichzeitig sind auch die Vorarbeiten bei den maßgebenden Behörden über die Weiterführung des Mittellandkanals noch nicht in dem Maße gediehen, daß es zweckmäßig erschien, heute schon zu einer Stellungnahme zu schreiten. Infolgedessen habe ich auf Grund der an mich von den verschiedensten Seiten und auch vom Arbeitsministerium aus herangetretenen Anregung bei den Mitgliedern des Vorstandes angefragt, ob es nicht zweckmäßig sei, die Verhandlungen des heutigen Abends so zu gestalten, daß wir lediglich die Vertreter der Südlinie und die Vertreter der nördlichen Linie zu Wort kommen lassen, ohne ein zusammenfassendes Referat zu bringen und ohne zu irgendeiner der beiden Linienführungen heute schon Stellung zu nehmen. Der Vorstand hat sich mit dieser Abänderung einverstanden erklärt, und infolgedessen ist, wie Sie aus den Einladungen ersehen haben, die heutige Tagesordnung in der Form zustande gekommen, wie sie Ihnen vorliegt.

Es ist nun ein gewisses Interesse und zweifellos auch ein gewisses Recht bei Ihnen vorhanden, zu erfahren, wie wir uns die Behandlung der Frage weiter denken. Wir sind zu dem Ergebnis gekommen, daß im Herbst oder im Laufe des Winters, je nachdem die ganze Entwicklung im Lande vor sich geht, wiederum eine Versammlung stattfindet, und daß dann in dieser Versammlung auf Grund des Materials, das Ihnen heute geboten und mittlerweile durch die verschiedenen Druckschriften, die bis dahin erschienen sein werden, ergänzt werden wird, ein zusammenfassender Bericht gegeben werden soll, der Ihnen die Möglichkeit bietet, definitiv zu der Linienführung hier Stellung zu nehmen und dadurch auch den Zentral-Verein in die Lage zu setzen, in dieser für das Reich und vor allem auch für Preußen so außerordentlich wichtigen Frage sein Wort in die Wagschale zu werfen.

Meine Herren! Aus dem zahlreichen Besuch, den Sie uns heute abend hier schenken, ersehen wir, daß das Interesse an der Tagesordnung ein überaus großes und weitgehendes ist, und dieses Interesse ist auch von seiten der von uns eingeladenen Behörden dadurch bekundet worden, daß sie zahlreiche Vertreter hierher

entsandt haben. Es gereicht mir zur ganz besonderen Ehre, hier die Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden begrüßen zu können. Ich begrüße zunächst den Vertreter des Herrn Staatssekretärs des Reichswirtschaftsamtes, Herrn Geheimen Oberregierungsrat Scharmer, ferner als Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten Se. Exzellenz den Herrn Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rat Dr. Freiherrn v. Coels van der Brügghen, als Vertreter des Ministers für Handel und Gewerbe Herrn Geheimen Oberregierungsrat Dr. Franke, als Vertreter des Herrn Kriegsministers Herrn Hauptmann Liel, vom Stellvertretenden Generalstab der Armee Herrn Hauptmann Wilde, als Vertreter der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens Herrn Kapitänleutnant Ulderup, als Vertreter von Braunschweig, den braunschweigischen Gesandten und bevollmächtigten Minister Herrn Wirklichen Geheimen Rat Exzellenz Boden und als Vertreter des Senats der Freien und Hansastadt Lübeck den Vorsitzenden des Verbandes des Elbe-Trave-Kanals Herrn Senator Dr. Stoß. Es wird mich freuen, wenn die hier anwesenden Herren aus den Verhandlungen, die wir führen werden, den Eindruck mitnehmen, daß auf dem Gebiete der Ausgestaltung dieses für Deutschland so außerordentlich wichtigen Kanals von allen beteiligten Kreisen mit denkbar größter Hingebung und Intensität gearbeitet wird, und wenn dieser Erfolg erzielt ist, so wird das sicherlich dazu beitragen, daß wir in der späteren Sitzung, in der wir dann schließlich auch zu einer der Linienführungen Stellung nehmen, das Material in Händen haben, welches uns befähigt, ein gewichtiges und auch ein richtiges Wort in der Sache mitzusprechen und eine sachgemäße Entscheidung zu treffen.

Meine Herren! Bevor wir in unsere Tagesordnung eintreten, habe ich noch die traurige Pflicht zu erfüllen, Ihnen von dem Ableben unseres Vorstandsmitgliedes Herrn Justizrat Professor Dr. Alexander-Katz gebührend Mitteilung zu machen. Wie Sie bereits aus dem Nachruf, den wir dem Verstorbenen in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" gewidmet haben, ersehen haben werden, hat er sich in einer außerordentlich selbstlosen Weise alle die Jahre hindurch in den Dienst unseres Vereins gestellt, und wir erleiden durch seinen Tod einen schweren Verlust.

Ich habe Ihnen aber noch eine weitere Trauerkunde hier bekanntzugeben: unser früherer erster stellvertretender Vorsitzender, Kommerzienrat Tonne in Magdeburg, den wir ja in unserer letzten Sitzung durch die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft ausgezeichnet haben, ist fast unmittelbar darauf aus dem Leben geschieden. Es ist seinen Hinterbliebenen nachträglich noch das Diplom als Ehrenmitglied überreicht worden, und seine Familie hat dem Verein dafür aufs wärmste gedankt; sie freut sich, in dieser Urkunde eine Erinnerung an die Tätigkeit zu besitzen, die der Verstorbene stets in seinem Leben mit Freude und Liebe erfüllt hat, und zweifellos werden wir auch in den Kreisen, denen er als Schiffer angehört hat, dem gleichen Empfinden begegnen, das uns auch von seiten seiner Familie zum Ausdruck gebracht worden ist.

Meine Herren! Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein, deren einzigen Punkt die

Linienführung des Mittellandkanals

bildet. Wir haben zwei Herren gebeten, uns darüber Vorträge zu halten, und zwar Herrn Dr. Wachler aus Braunschweig für die südliche und Herrn Wasserbaudirektor Leichtweiß aus Lübeck für die nördliche Linienführung. Im Hinblick auf die doch immerhin wünschenswerte Aussprache im Anschluß an die Vorträge habe ich die beiden Herren gebeten, ihre Ausführungen möglichst nicht über dreiviertel Stunde auszudehnen. Die beiden Vorträge werden also anderthalb Stunden in Anspruch nehmen, und dann bleibt uns noch Zeit zur Besprechung und zum Meinungsaustausch über das Gehörte.

Ich bitte nun Herrn Dr. Wachler, mit seinem Vortrage zu beginnen.

An Hand eines zahlreichen Lichtbildermaterials führte der Vortragende u. a. folgendes aus:

Aufgabe des heutigen Vortrages sei es zu zeigen, daß in technischer Beziehung Bau- oder Betriebshindernisse gegenüber der Südlinie nicht geltend gemacht werden könnten, daß aber zwingende wirtschaftliche Gründe vorlägen, die die Wahl der südlichen Linienführung erforderlich machten. Zu beachten sei dabei, daß der Kanal niemals Selbstzweck sein könne und daß es sich nicht darum handele, eine technisch vollkommene Lösung zu finden, sondern eine Lösung, die den wirtschaftlichen Zwecken angepaßt sei, vorausgesetzt, daß diese Lösung technisch möglich sei.

Ausgehend von den vorhandenen natürlichen Wasserstraßen und den zu ihrer Ergänzung hergestellten künstlichen Schiffahrtsstraßen erläuterte Redner an Hand einer Anzahl Karten zunächst die technischen Verhältnisse der für eine Verbindung des östlichen und westlichen deutschen Binnenwasserstraßennetzes in Vorschlag gebrachten Kanallinien. Während auf der Strecke Hannover—Braunschweig die Geländeverhältnisse die Wahl einer bestimmten Linie nicht erforderten, lasse östlich Braunschweigs die Gestaltung des Geländes nur zwei Möglichkeiten für die Fortführung des Kanals zur Elbe zu, und zwar eine s ü d l i c h e Linie durch das Okertal, das Große Bruch, oberhalb Magdeburgs die Elbe erreichend, und eine n ö r d l i c h e Linie durch das Aller- und Ohretal. Eine M i t t e l l i n i e im eigentlichen Sinne des Wortes sei infolge der Geländeerhebungen des Elms- und des Lappwaldes nicht möglich. Die kürzlich in Vorschlag gebrachte sogenannte Mittellinie sei infolgedessen im wesentlichen auch nur eine Zusammensetzung aus der Anfangsstrecke der Südlinie und der unwesentlich abgeänderten Endstrecke der Nordlinie. Die Südlinie ermögliche weiter in natürlicher Weise die Anlage eines Stichkanals nach Halberstadt und die Herstellung eines dem Laufe der Bode folgenden Verbindungskanals nach Bernburg zur Saale. Zu ihrer Entlastung komme dann später eine d i r e k t e Nordlinie in Frage, die durch Vermeidung der südlichen Ausbiegung nach Magdeburg den Weg von Westfalen nach Berlin gegenüber der Nordlinie um 37 km abkürze. Die wirtschaftliche Bedeutung der von der Südlinie und ihren Zweigkanälen berührten Gebiete anerkennend, sei auch von den Vertretern der Nordlinie und der abgeänderten Nordlinie, der s o g e n a n n t e n M i t t e l l i n i e, der Versuch gemacht, diese Gebiete durch einen von der Nordlinie abzweigenden Verbindungskanal zur Saale anzuschließen. Sowohl die Linienführung dieses Kanals, der in einem Abstande von 10 bis 15 km parallel zur Elbe und Saale verlaufe, wie auch das durchschnittene Gelände ließen die Wirtschaftlichkeit dieses Kanalstückes mehr als zweifelhaft erscheinen. Auch der Anschluß des Nord-Süd-Kanals an die Südlinie sei, wie der von der Nordlinie nach Braunschweig geplante Stichkanal zeige, technisch ohne besondere Schwierigkeiten möglich. Während die Nordlinie bzw. die sogenannte Mittellinie in ihrer Scheitelstrecke eine Höhe von + 53 bzw. 63 N. N. erreiche, liege die Scheitelstrecke der Südlinie auf + 77 N. N. Zur Ueberwindung dieses Höhenunterschiedes seien bei der Nordlinie vier, bei der sogenannten Mittellinie drei und bei der Südlinie nach den neueren Planungen sechs Schleusen erforderlich. Daß aber Binnenschiffahrtsstraßen mit noch größeren Schleusenzahlen betriebstechnisch keine unüberwindbaren Schwierigkeiten böten, zeige am besten der Dortmund—Ems-Kanal, der auf einer Länge von 270 km in etwa 20 Schleusen ein Gefälle von 70 m überwinde. Das für den Schleusenbetrieb der Südlinie erforderliche Wasser könne, wie die seit über zehn Jahren durchgeführten Wassermengenmessungen in den Harzflüssen gezeigt hätten, nach Errichtung von Talsperren in der Oker, Ecker und Bode, o h n e S c h ä d i g u n g d e r U n t e r l i e g e r, zur Verfügung gestellt werden. Durch Einschaltung weiterer Talsperren werde es auch möglich sein, genügende Wassermengen für den zweiten Schleusensatz zu schaffen. Durch die in Verbindung mit der Südlinie geplanten Talsperren werde nicht nur das für den Kanalbetrieb erforderliche Wasser zur Verfügung gestellt, sondern würden auch noch bedeutende Vorteile in landeskultureller Hinsicht erzielt. So werde z. B. durch die Führung der Südlinie im Großen Bruch die Entwässerung desselben möglich. Die dadurch erzielte Werterhöhung dieses rund 6000 ha großen Geländes sei von sachverständiger Seite auf rund 6 Millionen Mark geschätzt. Außerdem würden an den vorgenannten Talsperren erhebliche Wasserkräfte gewonnen, die eine in ihrer Leistungsfähigkeit nie versiegende Kraftquelle darstellten. Die als besonderer Vorteil der abgeänderten Nordlinie hingestellte Möglichkeit der Elbüberbrückung könne auch unter Anschluß des Magdeburger Hafens durch eine besondere Abstiegschleuse im Zusammenhang mit der Südlinie ausgeführt werden, ja, biete bei dieser sogar noch geringere Schwierigkeiten als nördlich Magdeburgs. Südlich Magdeburgs reichten die Höhen an dem linken Elbeufer bis fast an das Flußufer heran, auf dem rechten Elbeufer sei nur eine geringe Deichverlegung notwendig, um den ganzen Kanaldamm in hochwasserfreies Gebiet einzubeziehen, während nördlich Magdeburgs eine Deichverlegung in viel größerem Umfange nötig sei, und trotzdem noch eine Dammschüttung im Hochwassergebiet, die vom Projektbearbeiter selbst als eine sehr schwierige technische Aufgabe bezeichnet wurde, erforderlich sei. Die auf Grund mehrerer graphischer Auftragungen gezogenen Vergleiche der verschiedenen Linienführungen hinsichtlich der Länge und Kosten der Hauptlinie einschließlich ihrer zugehörigen Zweigkanäle ergebe, daß die Südlinie eine Gesamtlänge von 214 km, die Nordlinie eine solche von 272 km und die sogenannte Mittellinie eine solche von 233 km erforderlich mache. Auch hinsichtlich der Kosten stehe die Südlinie mit 134 Millionen Mark (einschließlich der Elbüberbrückung 167 Millionen Mark) gegenüber der Nordlinie mit 146 Millionen Mark und der sogenannten Mittellinie mit 169 Millionen Mark da. In Tarifkilometern ausgedrückt ergebe sich allerdings für die Südlinie für den Verkehr Rheinland—Berlin eine etwas längere Strecke, während anderseits wieder die Nordlinie und die sogenannte Mittellinie für den vom Westen nach Anhalt und dem oberen Saalegebiet gehenden Verkehr eine längere Strecke als die Südlinie aufzuweisen hätten.

Nach Klarstellung der technischen Grundlagen ging der Vortragende sodann auf die wirtschaftliche Seite der Frage ein. Ausgehend von der politischen Zugehörigkeit der Gebiete wurden zunächst Lichtbilder über die natürlichen Voraussetzungen zur Entwicklung des mitteldeutschen Industriegebietes, insbesondere über die Bevölkerungsdichte und die Siedlungen sowie Landwirtschaft und Forsten, vorgeführt, die für die Südlinie günstigere Verhältnisse als für die Norlinie und die Mittellinie zeigten. Die reichen und mannigfaltigen Bodenschätze im Gebiet der Südlinie seien die Grundlage für das Heranwachsen zahlreicher Industriezweige gewesen. Das schon vor dem Kriege in der Bildung gewesene mitteldeutsche Industriegebiet habe sich während des Krieges so gewaltig ausgedehnt, daß es sich dem östlichen und

westlichen Industriegebiet in volkswirtschaftlicher und kriegswirtschaftlicher Beziehung beinahe an die Seite stellen könne. Die Südlinie, die dieses Industriegebiet in seiner ganzen Länge durchschneide, sei, da sie so die drei großen deutschen Industriezentren durch einen leistungsfähigen Wasserweg verbinde, auch von außerordentlich hoher kriegswirtschaftlicher Bedeutung.

Wenn man die Entwicklung des mitteldeutschen Eisenbahnnetzes, die in mehreren Bildern gezeigt wurde, verfolge, so finde man, daß die erste durchgehende westöstliche Eisenbahnverbindung fast genau im Zuge der jetzigen Südlinie gebaut sei. Besonders interessant war auch die Darstellung über die Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs in dem Zeitraum 1902 bis 1912, die klar die große Entwicklung des mitteldeutschen Verkehrsgebietes zum Ausdruck brachte.

Die auf Grund der in der Denkschrift von Havestadt & Contag angewandten Methode für die Südlinie durchgeführten Berechnungen hätten ergeben, daß der Kanalgebietsverkehr fast die gleiche Höhe des Durchgangsverkehrs erreiche. Ein Vergleich mit den für die Nordlinie ermittelten Zahlen ergebe folgendes Bild:

		Kanalgebiets-verkehr	Durchgangs-verkehr
Nordlinie	1925 . . .	690 000 t	1 471 000 t
„	1929 . . .	1 812 000 „	3 863 000 „
„	1934 . . .	2 850 000 „	6 079 000 „
Südlinie	1925 . . .	1 595 000 „	1 631 000 „
„	1929 . . .	4 189 000 „	4 451 000 „
„	1934 . . .	6 590 000 „	7 347 000 „

Die Südlinie biete daher nicht nur für den Kanalunternehmer eine größere Sicherheit der Rentabilität, da diese nicht wie bei der Nordlinie fast ausschließlich auf die Verkehrsbeziehungen Rheinland-Westfalens aufgebaut sei, sondern auch für die Schiffahrttreibenden selbst sei eine größere Stetigkeit ihres Betriebes zu erwarten. Für die Schiffahrttreibenden komme in erster Linie eine Führung des Kanals durch solche Gebiete in Frage, die dem Kanal größere Verkehrsmengen zuführten, und dieses sei nur das von der Südlinie berührte Gebiet, eine Tatsache, die auch von namhaften Vertretern der Binnenreedereien bestätigt worden sei.

Zum Schluß faßte der Vortragende seine Ausführungen dahin zusammen, daß besondere technische Schwierigkeiten für die Südlinie nicht bestehen, volkswirtschaftlich und kriegswirtschaftlich aber zwingende Gründe zugunsten derselben sprächen. Sie bilde geradezu das Rückgrat des mitteldeutschen Industriegebietes. In Verbindung mit ihr könnte durch Talsperren ein Werk der Landeskultur von in Deutschland noch nicht geschaffenem Umfange ausgeführt werden.

Vorsitzender: Ich bitte nunmehr Herrn Wasserbaudirektor Leichtweiß, uns seinen Vortrag über die nördliche Linienführung zu halten.

Berichterstatter Wasserbaudirektor Leichtweiß (Lübeck) (Bem.: Die Ausführungen werden durch zahlreiche Lichtbilder unterstützt.): Meine Herren! Ich bin nicht in der Lage, Ihnen so schöne Bilder vorzuführen wie der Herr Vorredner. Der Zentral-Verein trat an mich vor etwa 10 oder 12 Tagen heran, ich möchte das Referat über die Nordlinie übernehmen. Ich bin diesem Wunsche sehr gern nachgekommen. Die Zeit zur Ausarbeitung des Referats war reichlich kurz, wenn man noch die außerordentliche dienstliche Ueberlastung in Rücksicht zieht, die gegenwärtig bei mir vorliegt. Ich muß mich nun sehr kurz fassen, um das alles bringen zu können, was mir für heute notwendig erscheint. Wie gesagt, ich bin gern dem Wunsche des Zentral-Vereins gefolgt. Handelt es sich doch um die wichtigste Kanalstrecke in Deutschland, die ausgebaut den Stammkanal für weitere Binnenwasserstraßen bilden wird.

Heute stehen auf der Tagesordnung die Nordlinie und die Südlinie, die beiden Urheber des technisch-wirtschaftlichen Streites über die Führung des Endstückes des Mittellandkanals. Meine Herren! Es dürfen — und ich möchte diesen Satz an die Spitze stellen — keine Kanäle gebaut werden, sondern Deutschland muß ein Kanalnetz bauen. In diesem Kanalnetz bildet der Mittellandkanal das Hauptbindeglied zwischen dem Osten und dem Westen, und auf dieses Bindeglied möchte ich des näheren eingehen.

Die Verbindung des Ostens mit dem Westen muß unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der Durchgangsverkehr fast vier Fünftel und in Tonnenkilometern ausgedrückt neun Zehntel des gesamten Verkehrs beträgt, auf dem kürzesten Wege zwischen den Hauptverkehrszentren geschehen (Sehr richtig!); hierauf komme ich später noch zurück. Es unterliegt nun keinem Zweifel, daß in militärischer Hinsicht für die Anlage von Wasserstraßen allgemein und im besonderen auch für das Schlußstück des Mittellandkanals die größte Betriebssicherheit verlangt wird. Diese Betriebssicherheit hängt wesentlich ab von der Anzahl der Staustufen und von der unbedingt gesicherten Speisung des Kanals, und zwar muß es eine Speisung für alle Zeiten sein, also auch für die Zeit, wo der Kanal wesentlich erweitert werden soll. Diese Erweiterungsfähigkeit des Kanals hängt aber mit der Führung des Kanals im Gelände zusammen. Denn man wird den Kanal so führen, daß die Kosten für die Erweiterungsbauten möglichst auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Wie wird nun die Nordlinie den genannten technischen Forderungen gerecht? Zunächst sei darauf hingewiesen, daß die von der preußischen Regierung seinerzeit vorgeschlagene Linienführung diesen Forderungen nicht in vollem Umfange genügt. Es schlägt deshalb mein Vorgänger, Herr Oberbaudirektor Rehder, eine Abänderung der Prüßmannschen Linie vor, wodurch ein Kanalschlußstück erreicht wird, das in vollem Umfange den gestellten Forderungen gerecht wird und außerdem den großen Vorteil hat, daß Magdeburg, das infolge seiner Lage dereinst berufen ist, der Zentralhafen für Binnenschiffahrt von Deutschland zu werden, in der Scheitelhaltung sehr große, umfangreiche Hafenanlagen schaffen kann und daß sich der Anschluß von Kanälen nach Süden und Norden in bester Weise herstellen läßt. Rehder führt die Scheitelhaltung auf + 56,6 von Hannover bis nach Magdeburg heran, und dies erreicht er durch eine etwas nach Süden gehende Verschiebung der alten Prüßmannschen Linie. Es liegt diese Verschiebung etwa längs der Ohre.

Der Kanal hat Stichkanäle nach Hildesheim und Peine und Braunschweig. Mit der Scheitelhaltung + 56,6 geht nun Rehder, einem Vorschlage des Herrn Professor Franzius folgend, mit einer Brücke über die Elbe hinweg und geht jenseits der Elbe mit zwei Stufen zum Ihlekanal hinab. Nach dem unteren Hafengebiet Magdeburgs (Rotensee und neue Neustadt) sind natürlich Abstiegschleusen nötig. Für Magdeburg sind alle Bedingungen für einen Zentralhafen geschaffen. Man denke, daß Magdeburgs obere Binnenhäfen in der Scheitelhaltung liegen und daß man von diesen Häfen aus, ohne Schleusen zu durchfahren, auf der Ostseite bis zum Anschluß an die Wasserstraßen nach Berlin usw. kommen, auf der anderen Seite bis nach Hannover und mittels Abstiegs bei Misburg weiter bis nach Minden und Münster fahren kann und dort mittels Auftiegs durch nur eine Schleppzugsschleuse an das große Eisen- und Kohlengebiet gelangt. In ähnlich günstiger Weise läßt sich die Verbindung hier nach Halle und Leipzig durchführen.

Die lange Scheitelhaltung der Nordlinie — rund 155 km von Misburg bis Abstieg zum Ihlekanal — gibt dem Schiffahrtsbetrieb etwas äußerst Sicheres und ist vom militärischen Standpunkt aus gar nicht hoch genug zu bewerten.

Die Geländeerhebungen, durch die der Kanal geht, sind außerordentlich gering, und es werden daher die Kosten für die spätere Erweiterung auf ein möglichstes Minimum herabgedrückt. Bei einer späteren Erweiterung hat man daher mit bedeutend geringeren Kosten zu rechnen als bei der Südlinie.

Ehe ich nun zu dem sehr wichtigen Punkte Wasserversorgung übergehe, will ich erst noch auf einen Vorteil hinweisen, den die Nordlinie in vorliegender Führung bietet.

Meine Herren! Unsere Binnenwasserstraßen werden auf die Dauer nicht lebensfähig bleiben können allein durch den Massen- und Schwergutverkehr im Innern des Landes. Der Seeverkehr und damit die Seehäfen sind für die Dauer die Erhalter und der Lebensfaktor für die Binnenschiffahrt. Es ist daher eine Grundforderung, daß das Schlußstück des Mittellandkanals so geführt wird, daß er in zweckmäßigster Weise vollschiffig mit unseren deutschen Seehäfen Hamburg-Harburg für die Nordsee und Lübeck für die Ostsee verbunden wird. Da sich die Binnenschiffahrt ja nur aus der Seeschiffahrt entwickelt hat, muß ein Abschneiden der Seehäfen eine Lähmung der Binnenschiffahrt zur Folge haben.

Ueber den Einfluß der Seeschiffahrt auf die Binnenschiffahrt geben die folgenden Zahlen ein klares Bild.

Die gesamte Güterbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1913 betrug rund 100 Millionen Tonnen. Hiervon gingen in den Seehäfen ein und aus rund 63 Millionen, also fast zwei Drittel der gesamten Menge. Der Seeverkehr in den deutschen Seehäfen betrug im Jahre 1913 rund 51 Millionen Tonnen, der Flußverkehr in denselben Häfen rund 26 Millionen Tonnen, wovon auf Hamburg allein rund 13 Millionen entfallen.

Von Hamburgs Binnenverkehr entfallen allein 60 Prozent auf die Wasserstraßen und nur 40 Prozent auf den Bahnweg.

Näheres, meine Herren, können Sie in der neuen Denkschrift von Rehder finden.

Die Nordlinie gibt nun die Möglichkeit durch den Nord-Süd-Kanal den günstigsten Anschluß der Nord- und Ostsee zu den Binnenwasserstraßen herzustellen. Der Nord-Süd-Kanal zweigt von der Nordlinie ungefähr bei Leiferde ab und geht über Uelzen—Lüneburg nach Bardowiek; hier gibt es eine Gabelung nach Hohnstorf einerseits und anderseits nach Harburg-Hamburg zu. Der ganze Kanal hat eine Scheitelhaltung von 64 km bei einer Gesamtlänge des Kanals von rund 131 km. Die Scheitelhaltung des Nord-Süd-Kanals liegt in gleicher Höhe wie die Scheitelhaltung der Nordlinie von Misburg bis zum Abstieg nach dem Ihlekanal. — Dies nur kurz als Erläuterung zu der Linienführung.

Aber auch aus strategischen Gründen muß man fordern, daß der Mittellandkanal möglichst schleusenlos und in kürzester Linie für den Durchgangsverkehr durchgeführt wird mit möglichst günstiger vollschiffiger Verbindung nach der Nord- und Ostsee. Denn, wie der jetzige Krieg zeigt, sind wir in der Erzversorgung schon sehr abhängig vom Ausland, und dieses Abhängigkeitsverhältnis wird sich späterhin immer noch mehr verstärken. Als Austausch geben wir Kohlen. Dieser Verkehr muß für die Zukunft das ganze Jahr hindurch unabhängig vom Wasserstand und

möglichst wenig behindert durch Staustufen durchgeführt werden können. Diese Forderung kann nur durch den Nord-Süd-Kanal in Verbindung mit der neuen Nordlinie erfüllt werden.

Eine Regulierung der Elbe für das Kleinstwasser kann keinen Ersatz für den Nord-Süd-Kanal bieten, da die Kähne in einem großen Teile des Jahres doch nur mit Teilladung fahren können und die Regulierung auch nicht die rechnerisch festgelegte Tiefe bei dem Kleinstwasser gewährleistet; denn gegen die Naturgewalten Eis und Hochwasser läßt sich nicht ankämpfen. Bauten, die zu Regulierungszwecken angelegt sind, werden sehr oft beim nächsten Hochwasser oder beim nächsten Eisgang einfach zerstört, und dann hat man die schlechten Verhältnisse genau so wie vorher. Ich möchte nun damit nicht gesagt haben, daß durch die Herstellung des Nord-Süd-Kanals die Regulierung der Elbe vollständig überflüssig wäre; das ist nicht der Fall.

In sehr günstiger Weise läßt sich im Anschluß an die Nordlinie ein Kanal nach Staßfurt mit Seitenkanal nach Halberstadt und weiter nach Halle—Leipzig durchführen unter Umgehung des vollständig unzulänglichen Saalebettes, und zwar auch hier wieder unter Beachtung des Prinzips: möglichst lange Scheitelhaltung, geringste Anzahl Staustufen.

Es wird mit dieser Weiterführung eine Nord-Süd-Durchgangswasserstraße und zugleich die kürzeste, vorteilhafteste und jederzeit vollschiffige Verbindung geschaffen zwischen Leipzig, Halle, Magdeburg, Berlin, Hamburg, Lübeck und dem ganzen westdeutschen Gebiete. Die Vorteile, welche Leipzig, Halle, das Kaligebiet mittels einer solchen, die stete Vollschiffigkeit gewährleistenden Wasserstraße nach allen drei Verkehrsrichtungen:

1. nach Berlin und dem Osten,
2. nach Hannover und dem Westen,
3. nach Nord- und Ostsee hin,

erlangen werden, liegen so klar auf der Hand, daß ich wohl nicht darauf einzugehen brauche.

Eine weitere sehr günstige Durchgangsstraße von Norden nach Süden westlich des Harzes kann durch einen Leinekanal geschaffen werden. Er würde als eine großzügige Verlängerung des Nord-Süd-Kanals infolge seiner ständigen Vollschiffigkeit besser und zugleich auf kürzerem Wege als die nur beschränkt leistungsfähige Weser die drei Hansestädte mit den geplanten mittel- und süddeutschen Kanalstraßen verbinden. Insbesondere werden dadurch die bayerischen Wasserstraßen mit den deutschen Seehäfen in bester Weise in Verbindung gebracht werden können.

Meine Herren! Auf die weiteren Kanalverbindungen kann ich natürlich bei der Kürze der Zeit nicht eingehen. Doch zeigen schon diese Betrachtungen mit einem Blick auf die große Uebersichtskarte, daß der Mittellandkanal keineswegs nur immer unter dem Gesichtspunkte des Ost-West-Verkehrs betrachtet werden darf, sondern daß dieser als der Ausgangspunkt für ein großes deutsches Kanalnetz aufzufassen und demnach auch anzulegen ist.

Ich komme nun zur Wasserspeisung.

Meine Herren! Die Wasserspeisung eines Kanals von der Bedeutung des Mittellandkanals muß unbedingt auch bei der weitestgehenden Erweiterung gesichert sein. Dieselbe Forderung muß man auch für die Speisung der sich anschließenden Kanäle stellen. In dieser Beziehung ist die Nordlinie geradezu als Ideallinie anzusehen. Ich kann hier nur die Schlußergebnisse der Untersuchungen mitteilen. Näheres finden Sie in Rehders Schrift: „Die Wasserversorgung des Mittellandkanals." Nach diesen sehr peinlich angestellten Untersuchungen ist es möglich, den Mittelland und den Nord-Süd-Kanal, deren Scheitelhaltungen auf gleicher Höhe, +56,6, liegen, durch die Oker und Leine vermittels eines bei Leiferde anzulegenden Sammelbeckens von 85 Millionen und mehr Kubikmeter Inhalt zu speisen. Es ist hiermit die Wasserspeisung selbst bei 32 Millionen Tonnen Verkehr im Mittellandkanal und mehr als 8 Millionen Tonnen im Nord-Süd-Kanal gesichert, und zwar ohne Aufpumpen aus der Elbe und Weser. Dabei entlastet das Speisewasser auf der einen Seite die Wasserspeisung der Weserhaltung, und auf der anderen Seite verbessert es die Wasserführung der Elbe in der sommerlichen Zeit um 5,2 cbm/sek. bei vier Schleusensätzen.

Es ist sogar möglich, die Weserhaltung bei Beschädigung der dortigen Pumpanlage von der Elbe aus durch den Kanal zu speisen, wenn man nur an der Elbe ein Pumpwerk erstellt. Es sei noch bemerkt, daß für die Speisung nur das Ueberschußwasser der Oker und Leine benutzt wird, also Betriebswasser der anliegenden Werke nicht in Frage kommt.

Die Gegend, wo das Sammelbecken angelegt werden soll, ist von einem Landesgeologen aus Berlin genau untersucht worden. Es sind unendlich viele Bohrungen gemacht, und es ist nachgewiesen, daß das ganze Becken unbedingt als Wasser-, als Aufspeicherungsbecken benutzt werden kann.

Sehr günstig gestaltet sich auch die Speisung des Staßfurter Kanals. Da man für die Nordlinie das Bodewasser nicht benötigt, so kann dies lediglich zur Speisung der Staßfurter Haltung benutzt werden. Solange der Seitenkanal nach Westeregeln—Halberstadt nicht gebaut ist, muß zwar das Bodewasser aufgepumpt werden. Sobald der Seitenkanal jedoch zum Teil oder ganz gebaut ist, ist es möglich, das Bodewasser in natürlichem Gefälle der Staßfurter Haltung zuzuführen. In ebenso günstiger Weise läßt sich auch die Strecke nach Halle und Leipzig durch die Pleiße und Luppe speisen.

Diese hervorragend günstige Speisung ist auch vom kriegstechnischen Standpunkt aus von ganz wesentlicher Bedeutung.

Meine Herren! Stellt man hier zunächst einmal die Südlinie zum Vergleich, dann kommt man zu folgendem Ergebnis. Ich muß bemerken, daß ich natürlich auf die neu geführte Südlinie hier nicht eingehen kann, da diese Pläne noch nicht veröffentlicht worden und auch die Denkschrift noch nicht herausgekommen ist. Es kommen acht Punkte in Frage:

1. Die Nordlinie ist für den Durchgangsverkehr kürzer als die Südlinie, und zwar um 29 km bei Berücksichtigung der von Havestadt u. Contag vorgeschlagenen Führung.
2. Die Nordlinie ist billiger als die Südlinie, sie ist in geeigneterem Gelände geführt und kann mit bedeutend geringeren Kosten erweitert werden.
3. Die Nordlinie bietet der Schiffahrt erheblich leichtere Verkehrsmöglichkeit, da von Hannover bis nach Magdeburg und noch über die Elbe hinaus keine Staustufen zu überwinden sind, mit Ausnahme des Aufstieges bei Misburg. Bei der Südlinie sind mehrere Staustufen zu überwinden.
4. Die Nordlinie bietet bei Magdeburg die Möglichkeit, in Scheitelhaltung des Kanals große Hafenanlagen zu schaffen. Dies fällt bei der Südlinie fort.
5. Die Nordlinie gibt die Möglichkeit des besten Anschlusses der Nord- und Ostsee an die Binnenwasserstraßen.
6. Die Nordlinie gewährleistet den besten Anschluß Sachsens an den Mittellandkanal und zugleich die beste Verbindung nach Berlin, Hamburg und Lübeck, ohne vom Saalewasserstand abhängig zu sein. Bei der Südlinie ist das nicht der Fall.
7. Die Speisung der Nordlinie ist für alle Zeiten auf natürliche Weise gesichert. Bei der Südlinie wird die Speisung für alle Zeiten stark bezweifelt, und in der Rehderschen Schrift über die Speisung des Mittellandkanals ist nachgewiesen, daß wohl die Südlinie bei der ersten Anlage vollkommen gespeist werden kann, aber schon bei der ersten Erweiterung an Wassermangel leiden muß.
8. Die Nordlinie ist in strategischer Hinsicht wegen der äußerst geringen Anzahl Staustufen und wegen der absolut gesicherten Speisung sowie wegen der Möglichkeit der günstigsten Verbindung mit den Seehäfen der Südlinie weitaus überlegen.

So weit die rein technische Ueberlegenheit der Nordlinie über die Südlinie, als sie ohne nähere Kenntnis der neuen Denkschrift sich ergibt.

Ich komme nun zu den wirtschaftlichen Ausführungen. Auch hier, meine Herren, will ich Ihnen möglichst keine Zahlen bringen. Der Nordlinie wird von den Gegnern als Hauptvorwurf gemacht, daß sie durch industriearmes Land führe und Peine und Braunschweig an Seitenkanäle verweise. Gewiß, es ist zuzugeben, daß die Südlinie durch ein landwirtschaftlich und industriereicheres Gelände führt, das seinen Wert auf jeden Fall behält. Aber durch die Nordlinie — wenn ich nun einmal auf diesen Punkt kurz eingehen muß — wird dem bis jetzt ärmeren Landesteile die Möglichkeit gegeben, die landwirtschaftliche Produktion zu steigern. Künstlicher Dünger kann ihm billiger zugeführt und die landwirtschaftlichen Produkte können billiger, namentlich nach dem Westen, ausgeführt werden. Es liegt im Interesse unserer Versorgung, daß solche Gebiete ertragsreicher werden, und dazu wird der Kanal unbedingt wesentlich beitragen. Das Gebiet der Nordlinie wird aber durch den Kanal auch die Ansiedlung neuer und nach dem Kriege oder während des Krieges nach dem Landesinnern zu verlegender Industrien nebst Arbeiteransiedlungen durch billiges Geländeangebot und die billigere Zuführung der Rohstoffe sehr erleichtern.

Dies erwähne ich nur, um zu zeigen, daß auch die Nordlinie bezüglich Industrie und Landwirtschaft ihre großen Vorteile hat. Das, was jedoch wesentlich für die Nordlinie spricht, ist, daß man für den weit überwiegenden Durchgangsverkehr auch die kürzeste Durchgangsstraße baut und nicht in den Fehler verfällt, wie es bei vielen Hauptbahnlinien geschehen, daß die Durchgangsstraße zugunsten vieler kleiner Plätze auf Umwegen und teils mit schlechten Steigungsverhältnissen geführt ist. Man bereut dies heute größtenteils schon bitter. Dem Durchgangsverkehr, wenn er so den Lokalverkehr überwiegt wie hier, müssen sich die örtlichen Interessen mehr oder weniger unterordnen, d. h. im Rahmen des Ganzen durch geeignete Stichkanäle befriedigt werden. Hat man doch auch beim Rhein-Hannover-Kanal die höher gelegenen Plätze Dortmund, Hamm, Osnabrück und Linden durch Stichkanäle angeschlossen.

Nach den Ausführungen des Herrn Ministerialdirektor Sympher in Hannover ist die Nordlinie für den Durchgangsverkehr die geeignetste. Er will aber diesen Verkehr erst in zweiter Linie berücksichtigen und erst die Südlinie gebaut wissen. Das wäre nach meiner Meinung in keiner Weise zu rechtfertigen. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß in erster Linie der überwiegende Durchgangsverkehr berücksichtigt werden muß durch den Bau der Nordlinie und, wenn überhaupt, in zweiter Linie vielleicht erst die Südlinie ermöglicht wird.

Auch haben die Durchgangsgüter auf der Nordlinie wesentlich geringere Frachten zu zahlen als auf der Südlinie, da die Nordlinie beträchtlich kürzer ist. Dies ergibt eine Ersparnis an Nationalvermögen von jährlich einigen Millionen Mark. Eine Zahl kann ich nicht angeben, da mir die nähere Kenntnis der neuen Südlinienpläne bei meinen Ausarbeitungen fehlte. Doch möchte ich darauf hinweisen, daß für den Durchgangsverkehr

die Strecke von Misburg bis zur ersten Abstiegschleuse zum Ihlekanal maßgebend ist. Auch der Zeitverlust, der durch die längere Strecke entsteht — nach der alten Linie ¾ Tag —, und der Zeitverlust bei den sechs Schleusungen machten die Südlinie ungünstiger als die Nordlinie. Hierbei ist nicht gedacht an den Zeitverlust durch das Schleusungsgeschäft, das durch 6 × 3 = 18 Tarifkilometer ausgedrückt ist, sondern an den Verlust, der sehr oft durch das Warten vor den Schleusen entsteht. Meine Herren! Davon weiß ich aus den Erfahrungen zu berichten, die wir bei dem Elbe-Trave-Kanal machen. Die Nordlinie hat damit nicht zu rechnen, da sie von der Elbe bis Misburg keine Schleusen hat. Es kommt sicherlich darauf an, diese Zeitverluste zu berücksichtigen, selbst wenn man auch ins Treffen führt, daß ja die Entladung der Kähne teilweise noch auf sehr primitive Art durchgeführt wird. Wenn hierdurch schon Zeitverluste entstehen, so soll man diese nicht noch dadurch verlängern, daß man solche Zeitverluste durch die weniger günstige Linienführung verursacht. (Sehr richtig!)

Daß Braunschweig nicht direkt an die Nordlinie zu liegen kommt, sondern seinen Anschluß durch einen Stichkanal erhält, ist für die Stadt gar nicht ungünstig. Die industrielle Entwicklungsfähigkeit ist für die Stadt und das Land viel günstiger als am Hauptkanal. Der Stichkanal kann mit wesentlich geringeren Kosten und einfacher gebaut werden als der Hauptkanal; außerdem ist es möglich, den Stichkanal viel tiefer in das Weichbild der Stadt zu führen, als es beim Hauptkanal der Fall sein würde. Die Furcht Braunschweigs, daß es den Kanal vollständig aus eigenen Mitteln bauen müsse, ist nach meiner Ansicht unbegründet. Braunschweig kann unbedingt darauf bestehen, daß Preußen den größten Teil der Kosten trägt, da ja die braunschweigischen Güter dem Hauptkanal Abgaben und Verkehr bringen.

Es ist überhaupt das richtige Prinzip, die Hauptkanäle in erster Linie für den Durchgangsverkehr zu erstellen, d. h. möglichst kurze Entfernungen zwischen den Hauptverkehrszentren in der Hauptverkehrsrichtung, möglichst lange Scheitelhaltung und möglichst wenig Staustufen. Die Seitenkanäle sind als einschiffige Stichkanäle in einfachster Ausführung anzulegen.

Meine Herren! Man soll sich nicht darüber streiten, ob Braunschweig an dem Hauptkanal direkt liegen soll oder nicht. Viel wichtiger ist es, daß Hamburg durch günstige und einfache Verbindung an die Binnenwasserstraßen angeschlossen wird.

Die Grundforderung bei dem Ausbau eines leistungsfähigen deutschen Kanalnetzes muß sein: „Allseitige und vorteilhafteste Angliederung des Kanalnetzes aus dem Binnenlande an die deutschen Seehäfen.“ Denn letztere sind in allererster Linie die Befruchter und Erhalter des Kanalverkehrs. Das werktätige Deutschland muß an die See herangebracht werden, damit die Wettbewerbsfähigkeit sowohl des deutschen Handels als auch der deutschen Industrie gegenüber dem Auslande gestärkt und Deutschlands weltwirtschaftliche Stellung gebessert wird. Das hohe nationale und volkswirtschaftliche Ziel ist aber nur zu erreichen durch den richtigen Ausbau unseres Kanalnetzes und in möglichst zweckmäßiger Verbindung desselben mit unseren Seehäfen.

Durchgangswasserstraßen von Süden nach Norden auf möglichst gleich langem und kürzestem Wege nach allen beteiligten deutschen Häfen müssen unbedingt angelegt werden.

Wie das Rehdersche Kanalnetz dieser Forderung gerecht wird, will ich für die drei Hansestädte zeigen. Die kürzesten Kanalverbindungen dieser drei Städte mit den wichtigsten Binnenplätzen stimmen in den Entfernungen ziemlich überein: von Hamburg nach der Mainmündung 573 km, von Bremen bis dahin 598, von Lübeck 612; nach Gmünden 502 bzw. 527 und 543 km; nach Hannover-Linden 213 bzw. 210 und 253; nach Braunschweig 175 bzw. 215 und 215; nach Staßfurt 287 bzw. 327 und 328; nach Leipzig 382 bzw. 422 und 422; nach Dresden 506 bzw. 546 und 547; nach Magdeburg 253 bzw. 293 und 293 und nach Berlin 413 bzw. 453 und 453 km.

Für den Innenverkehr sind kurze Durchgangsstraßen in vorwiegend ost-westlicher Richtung für den Massenverkehr auszubilden, die der Entwicklung des Schiffsverkehrs mit den deutschen Seehäfen besonders Rechnung tragen. Sie müssen mit den Süd-Nord-Wasserstraßen vereinigt werden, damit sie den Massenverkehr über die Seehäfen fördern und unterstützen.

Bei den nach dem Kriege bestimmt eintretenden hohen Seefrachten wird der Ostverkehr, der vor dem Krieg über See von Danzig, Königsberg usw. nach Rotterdam und dann rheinauf geleitet wurde, sicher zu einem großen Teil den Binnenwasserweg benutzen und dadurch zur Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßen viel beitragen. Es ist daher notwendig, durch besonders günstige Führung der Durchgangsstraße diesem Ost-West-Verkehr Rechnung zu tragen. Der zweckmäßige Ausbau unseres ganzen Wasserstraßennetzes hängt in erster Linie von der Führung des Schlußstückes des Mittellandkanals ab. Die günstigste Führung bleibt auf jeden Fall nach meiner Ansicht die alte Nordlinie in der Rederschen Abänderung.

Sie ist die Linie, auf der sich allein ein großzügiges und wirtschaftliches Wasserstraßennetz aufbauen läßt. Sie ermöglicht die Verbindung der Nord- und Ostsee mit dem Kanalnetz in einer geradezu idealen Weise durch den Nord-Süd-Kanal, wie ich schon vorher sagte. Welchen wirtschaftlichen Wert der Nord-Süd-Kanal und damit auch die neue Nordlinie hat, zeigt sich schon in der gewaltigen Abkürzung der Strecken zwischen Hannover und Braunschweig einerseits und Magdeburg, Hamburg und Lübeck anderseits. Es stellen sich die Entfernungen in runden Zahlen wie folgt: ab Hannover 146 bzw. 149,6 km, ab Braunschweig 126,3 km; nach der Mündung des Nord-Süd-Kanals in die Elbe bei Hoopte 170 bzw. 154 km; nach Hamburg durch den Nord-Süd-Kanal 190 km, über Magdeburg-Industriehäfen und den Elbeweg entlang 435 km; ab Braunschweig durch den Nord-Süd-Kanal 175 km gegen 412 km; nach Lübeck durch den Nord-Süd-Kanal 230, über die Elbe 452 km; sodann von Braunschweig über den Nord-Süd-Kanal 215, über die Elbe 429 km.

Welche Bedeutung diese Wasserstraße für die Ein- und Ausfuhr haben wird und im Kriegsfalle haben muß, das zeigt so recht der jetzige Krieg. Nichts hat mehr gefehlt als eine kurze Verbindung vom Westen nach der Ostsee. Wollte man sich nur auf die Elbe verlassen, dann würde man den Verkehr außerordentlich belasten, namentlich bei Niedrigwasser, wo beim Uebergang vom Kanal zum Fluß geleichtert werden müßte, durch die Umladekosten und die erhöhten Frachten infolge der geringen Kahnausnutzung. Der Nord-Süd-Kanal und damit die Nordlinie bringt für den Schiffer insofern noch einen erheblichen Vorteil, als sich das Schiffahrtsbereich in dem neu erschlossenen Hinterlande südwestlich der Elbe fast verdoppelt.

Dies ergeben folgende Zahlen: von Hannover nach Elbe—Hoopte sind es 21 km mehr als nach Elbe—Magdeburger Industriehäfen, von Hannover nach Elbe—Hohnstorf 12 km und von Braunschweig nach Elbe—Hohnstorf 28 km mehr. Der Schiffer kann also von den Städten Hannover und Braunschweig die Elbe bei Hoopte und Hohnstorf fast ebenso schnell und mit fast gleichen Kosten erreichen wie die Elbe bei Magdeburg. Das verdoppelt natürlich seinen Bereich auf jeden Fall.

Dieser zweite Wasserweg neben der Elbe zusammen mit der Nordlinie gewinnt aber noch besonders wirtschaftliche Bedeutung in Rücksicht auf die Anschlußkanäle nach Staßfurt, Halberstadt, Aschersleben, Thale, Halle, Köthen, Bitterfeld, Leipzig usw. Von allen diesen Plätzen kann der Schiffer volle Ladung nehmen und kann ohne Umladen bis ins Rheinland, nach Hamburg und Berlin über Magdeburg fahren, und dabei hat er nur ganz wenige Staustufen zu überwinden. Um nur ein Beispiel herauszugreifen: Von Sachsen (Leipzig) bis Hamburg sind sieben Staustufen bei einer Strecke von 365 km; von Leipzig bis zum Abstieg nach dem Ihlekanal vier Stufen bei einer Strecke von 140 km; von Leipzig bis Misburg vier Stufen bei einer Strecke von 270 km. Dabei ist zu berücksichtigen, daß Hannover—Uelzen—Magdeburg = 210 km eine Scheitelhaltung ist; ebenso befindet sich auf der Strecke Staßfurt bis Leipzig je eine Haltung von 70 bzw. 55 km.

Es werden also das außerordentlich industriereiche Sachsen, die Salzlager bei Staßfurt-Leopoldshall, die Salzlager und Braunkohlenlager bei Halle auf dem kürzesten, stets vollschiffigen Wasserwege ohne wesentliche Behinderung durch Staustufen mit der Nord- und Ostsee- sowie mit den großen Verbrauchszentren Magdeburg und Berlin in Verbindung gebracht.

Der Weg von Sachsen nach Hannover ist zwar wenige Kilometer länger als über die Südlinie, aber nach dieser Richtung neigt Sachsen nicht so sehr. Hierfür kommen hauptsächlich die Seehäfen und Berlin in Frage. Der Verkehr auf dieser kürzesten Durchgangsstraße wird noch wesentlich gesteigert durch einschiffige Seitenkanäle nach Westeregeln, Halberstadt, Aschersleben—Quedlinburg—Thale und Bernburg—Köthen.

Weitere Seitenkanäle, auf die einzugehen die Zeit zu kurz ist, können in günstigster Weise angeschlossen werden. Es ist, wie schon erwähnt, besonders zu bemerken, daß diese außerordentlich günstige Durchgangsstraße für den größten zu erwartenden Verkehr späterhin ausgebaut werden kann, ohne an Wassermangel zu leiden.

Ebenso wie auf der Ostseite des Harzes läßt sich auch auf der Westseite eine vorzügliche Durchgangsstraße nach der Nord- und Ostsee herstellen, durch die Bayern in kürzeste Verbindung mit den Seehäfen gebracht wird. Dieser Weg ist von Bayern nach Hamburg 208 km, nach Bremen 183 km und nach Lübeck 168 km kürzer als nach Rotterdam. Bremen erhält eine gute Verbindung zur Nordlinie durch die Aller. Diese günstigen Verhältnisse sind durch die Südlinie nicht zu erreichen, da der Anschluß des Nord-Süd-Kanals ganz wesentlich ungünstiger würde; denn der Anschluß geschähe unter erschwerten Umständen an einen Kanal, der vielleicht bei einem Satz Schleusen gerade noch gespeist werden kann, aber bei zwei Sätzen kein Speisewasser mehr hätte.

Nun noch einige Worte über das Kali. Das von Rehder vorgeschlagene Kanalnetz geht durch das Kaligebiet in nord-südlicher und ost-westlicher Richtung derart, daß kein ausgedehntes Kalifeld ohne Anschluß an die Großschiffahrtsstraßen sowohl zur Seeausfuhr wie zur Verbreitung im Binnenland bleibt. Dies ist insofern von außerordentlich wirtschaftlicher Bedeutung, als die Ausnutzung dieses Weltmonopols ein helfender Bahnbrecher für den Neuaufbau unseres Auslandsverkehrs ist. Auch wird im Binnenland durch die billige Wasserfracht die Kalidüngung zum Nutzen unserer Versorgung stark gefördert werden.

Außerdem kann vielleicht dieses ganze Kanalsystem dazu dienen, das schwere Problem der Abführung der Endlaugen zu lösen, indem man die Kanäle einfach zu ihrer Ableitung direkt nach See hin benutzt: ein wirtschaftlicher Nutzen, der von ganz außerordentlicher Bedeutung ist.

Wollte man neben dem anderen Verkehr auch noch den großen Kaliverkehr auf die Südlinie verweisen, dann wäre der Kanal bald verstopft, ohne aus Mangel an Wasser Erweiterungsmöglichkeit zu haben.

Es hat daher gerade die Kaliindustrie das größte Interesse daran, ihre Ware auf einer bezüglich der Speisung stets gesicherten Wasserstraße verfrachten zu können und auf dem kürzesten Wege nach den Seehäfen zu gelangen. Dies ist nur möglich durch den Bau der Nordlinie in Verbindung mit dem Nord-Süd-Kanal.

Mögen die maßgebenden Stellen zu der Einsicht gelangen, welche hervorragende, ja geradezu ausschlaggebende Bedeutung die kürzeste und gesichertste Verbindung der Binnenwasserstraßen mit der Nord- und Ostsee für unsere weltwirtschaftliche Stellung hat, namentlich jetzt, wo wir unseren Auslandsverkehr neu aufbauen müssen gegen die Gehässigkeit und den Neid fast der ganzen Welt.

Meine Herren! Ein Bahnbrecher für die Wiedererlangung unserer weltwirtschaftlichen Stellung, wie sie des Deutschen Reiches würdig ist, ist der Bau der Nordlinie mit dem Nord-Süd-Kanal, der nicht auf die lange Bank geschoben werden darf. (Langanhaltendes lebhaftes Bravo und Händeklatschen.)

Vorsitzender: Meine Herren! Ich stelle die beiden Vorträge zur Diskussion. — Herr Dr. Rausch hat das Wort.

Dr. Rausch (Dessau): Meine Herren! Gestatten Sie mir zu den beiden Vorträgen einige Ausführungen. Es ist Ihnen vielleicht bekannt, daß ich auf dem Boden der Südlinie stehe; deshalb brauche ich das, was Herr Dr. Wachler ausgeführt hat, nur kurz zu unterstreichen. Dagegen möchte ich mich doch etwas näher mit den Ausführungen des zweiten Herrn Redners befassen.

Herr Wasserbaudirektor Leichtweiß hat das Thema nicht nur auf den Mittellandkanal beschränkt, sondern er hat uns im wesentlichen die viel weiter gearteten, großzügigen Kanalpläne des Herrn Oberbaudirektors Rehder vorgeführt und hat im Sinne dieser Pläne für die Nordlinie plädiert. Meine Herren, wenn wir warten wollen, daß der Mittellandkanal gebaut wird, bis das gesamte Wasserstraßenbaunetz des Herrn Direktors Rehder verwirklicht wird, dann kommen wir nicht sehr weit. Wir wollen uns lieber heute und auch in der allernächsten Zeit damit befassen, das wichtigste Kanalglied fördern zu helfen, und das ist allein der Mittellandkanal.

Ich möchte etwas hinzufügen. Aus den beiden Vorträgen geht mit aller Deutlichkeit hervor, daß die südliche Linie wirtschaftlich begründet ist. Der zweite Herr Redner hat ja sogar selbst gesagt: Wenn der gesamte Kahnverkehr über die Südlinie geführt werden würde, dann würde dieser Kanal bald verstopft werden. Meine Herren! Einen schlagenderen Beweis für die wirtschaftliche Notwendigkeit der südlichen Linie als diese Ausführung kann es wohl kaum geben.

Ich muß aber noch etwas dazu sagen. Der zweite Herr Redner möchte gern, ebenso wie es Herr Oberbaudirektor Rehder tut, die wirtschaftliche Begründung, die die Befürworter der Südlinie anführen, auch für sich geltend machen. Er kann das nur dadurch, daß er eine ganze Anzahl von Stichkanälen in das Kaligebiet hineinführt: einen Kanal von Magdeburg herunter nach Staßfurt und einen bis an die Saale, um dann unter Umgehung der Saale, wie ja auch die Elbe bei den ganzen Plänen recht stiefmütterlich wegkommt — meine Herren! So ganz wollen wir uns unsere Ströme doch nicht beseitigen lassen! —, einen Kanal von der Staßfurter Gegend nach Westeregeln und Halberstadt zu führen. Ja, meine Herren, was haben Sie denn in diesem Stichkanal anders, als was wir mit der südlichen Linie haben wollen? Wenn Sie dann noch das kurze Stückchen von Egeln nach Braunschweig bauen würden, und zwar auf dem vorgeschriebenen Wege, dem Niederungswege, der heute schon ein Wasserweg ist, wenn Sie also diese Ergänzung noch vornehmen wollen, dann haben Sie die südliche Linie, und zwar viel, viel billiger als mit den gesamten Stichkanälen, die dort gebaut werden sollen.

Wenn nun davon gesprochen wird, daß die südliche Linie zwei Nachteile hat: einmal den Nachteil, daß sie teurer sein soll, und dann den Nachteil, daß sie Hamburg nicht mit dem Mittellandverkehr in Berührung bringt, so möchte ich das meinerseits bestreiten. Die südliche Linie soll teuerer sein. Ja, wir haben es zugegeben; Herr Dr. Wachler hat es Ihnen ganz genau vorgerechnet, um wieviel die südliche Linie teurer wird. Aber, meine Herren, sie ist doch nur dann teurer, wenn man die reine Südlinie mit der reinen Nordlinie vergleicht, aber dann nicht mehr teurer, wenn man sagt: Außer der nördlichen Linie ist noch der Verbindungskanal nach Staßfurt und sind noch die zahlreichen Nebenkanäle in das Kalirevier notwendig. Durch diesen ganzen Komplex von Kanälen wird die Nordlinie im Verhältnis zur Südlinie ganz bedeutend teurer.

Im Zusammenhange damit ist gesagt worden, die südliche Linie hätte nicht die genügende Wasserzuführung. Auch das muß ich auf das entschiedenste bestreiten. Herr Dr. Wachler hat Ihnen ja die Erfahrungen des Vereins zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harz ausführlich dargelegt, und die Befürworter der südlichen Linie werden das ganze Projekt, in welcher Weise die südliche Linie mit Wasser versorgt werden kann, der Oeffentlichkeit und den zuständigen Stellen unterbreiten. Sie werden dann prüfen, ob die Behauptung richtig ist, daß die südliche Linie in jedem Falle genügend Wasser hat. Dieser Prüfung können wir mit ganz ruhigem Gewissen entgegensehen.

Nun der zweite Grund: Hamburg und die Nordseehäfen kämen nicht in Verbindung mit dem Mittellandverkehr, wenn nicht die nördliche Linie gebaut würde. Meine Herren! Auch das ist ein Irrtum. Es ist mir unbegreiflich, warum denn ein Nord-Süd-Kanal von Hamburg herunter nach Braunschweig nicht gebaut werden kann, technisch nicht durchführbar ist, wenn er nur wenige Kilometer weiter gebaut werden soll. Es ist sogar im Verfolg der Nord-Süd-Linie eigentlich ein Stichkanal herunter nach Braunschweig von den Anhängern des Nord-Süd-Kanals und von den Anhängern der nördlichen Linie selbst projektiert. Meine Herren! Wenn Sie das selbst projektiert haben, dann können Sie nicht mehr mit der Behauptung kommen, daß dann der Nord-Süd-Kanal von Hamburg herunter zum Mittellandkanal nicht auch möglich wäre im Anschluß an den Mittellandkanal in der südlichen Linienführung. Aber auch das ist eine Frage, die technisch entschieden werden kann.

Sodann, meine Herren, sehen wir auch nicht ein, warum denn überhaupt der Bau des Mittellandkanals von anderen Kanalplänen abhängig gemacht wird, und namentlich abhängig gemacht wird von dem Nord-Süd-Kanal. Das ist nicht notwendig. Den Herren in Bremen wird gesagt, sie erhielten eine günstige Verbindung durch die Aller, d. h. also auf einem Flußwege. Dagegen Hamburg steht auf dem Standpunkt: „Die Elbe — dieser große Fluß! — ist nicht leistungsfähig; nein, wir wollen einen Kanal haben, einen ständigen Kanal, der vollständig den ganzen Verkehr übernehmen kann.“ Es ist richtig, ein solcher Kanalverkehr wird besser sein als ein Flußverkehr, der zu gewissen Jahreszeiten ja gewissen Hemmungen unterliegt. Aber auch der Kostenpunkt der ganzen Anlage muß dabei doch außerordentlich bedacht werden. Solange wir noch nicht über die Milliarden — möchte ich beinahe sagen — verfügen, wie sie dieses ganze Kanalnetz, das uns kürzlich in einer Denkschrift übergeben worden ist, erfordert (Zuruf: Milliarden?), so lange werden wir nicht daran denken können. Da werden wir zunächst einmal diejenigen Kanalstrecken bauen müssen, die für unser Vaterland eine Notwendigkeit sind. Und eine Notwendigkeit für den Mittellandkanal besteht; daran ist von keiner Seite ein Zweifel geknüpft worden. Eine Notwendigkeit für den Mittellandkanal in südlicher Linienführung besteht aber hauptsächlich deshalb, weil wir in diesem Gebiet ein Vorkommen an Kali, an Kohle, an Erzen haben, wie es sonst im Deutschen Reich in dieser Weise nicht der Fall ist. Wir sind allzusehr vom Ausland abhängig gewesen. Wir sind allzusehr auf die an den Rändern des Deutschen Reiches befindlichen Vorkommnisse an Bodenschätzen angewiesen gewesen. Wir haben ein solches Revier innerhalb des Deutschen Reiches; dieses Revier gilt es aufzuschließen. Hier gilt es, die Volkskraft zu heben, und seine gesamten Schätze gilt es so auszunutzen, daß sie auch der See zugeführt werden können und den Ueberseeverkehr und unsere Seehäfen befruchten.

Ich sollte meinen, unsere zuständigen Stellen, unsere Parlamente, unsere Regierungen usw., werden binnen kurzem genügend Gelegenheit haben, in aller Objektivität die Kanalpläne zu prüfen, und es ist mir kein Zweifel, welche Linie dann den Sieg davontragen wird.

Dr. Wallroth (Lübeck): Im Gegensatz zu dem Herrn Vorredner und in Uebereinstimmung mit der neuen großen Denkschrift von Herrn Oberbaudirektor Rehder in Lübeck stehe ich auf dem Standpunkt, daß man an die Behandlung der großen Binnenwasser-Verkehrsfragen in Deutschland und insbesondere auch an die Frage der Linienführung des Mittellandkanals immer mit einer gewissen — ich muß das Wort gebrauchen — Engbrüstigkeit der Betrachtung herangetreten ist. Nur so ist es möglich gewesen, daß die Diskussion während der ganzen Jahre immer nur beherrscht war einerseits durch den Gesichtspunkt des etwa 40 km kürzeren Weges und der unleugbar besseren technischen Ausgestaltung der Nordlinie, andererseits durch den Gesichtspunkt der Interessen einer gewissen örtlichen Industrie, deren Bedeutung ich nicht unterschätze, die besser an die Südlinie angeschlossen werden könnte. Nur so ist es möglich gewesen, daß man Jahre hindurch von den Verfechtern der Südlinie immer vergleichsweise an den Baukosten herumgerechnet hat, um diese nach Möglichkeit einander anzunähern. Nur so ist es möglich gewesen, daß selbst die wichtige Frage der Wasserversorgung von den Interessenten der Südlinie immer nur betrachtet worden ist unter dem Gesichtspunkt des ost-westlichen Verkehrs, des Verkehrs zwischen Weser und Elbe. Gerade in dieser Beziehung ergibt sich allerdings aus den Darlegungen, die Herr Ministerialdirektor Sympher selber auf der letzten Tagung des Ausschusses zur Förderung des Hannover-Elbe-Kanals in Hannover gemacht hat, daß, wenn der Verkehr auf der Südlinie schon nur auf acht Millionen Tonnen angekommen ist, aus Gründen der Wasserversorgung und aus Gründen der verschiedenen Schleusenbauten die Südlinie dann den Verkehr nicht mehr bewältigen kann, sondern daß dann schon, um einen größeren Verkehr zu bewältigen, die Nordlinie gebaut werden muß.

Ich bin der Ansicht, daß man bei der bisherigen Betrachtungsweise das Gesichtsfeld allzusehr eingeschränkt hat. Man hat das auch wohl von seiten der Braunschweiger Kanalanhänger für die Südlinie eingesehen, indem man zunächst sozusagen einen neuen Wasserfühler von Oschersleben nach Bernburg a. d. Saale herunter ausgestreckt hat. Denn daß es allein mit Geltend-

machung der örtlichen Industrieinteressen an der Südlinie gelingen würde, dieser Linie zum Siege zu verhelfen, erschien ja aussichtslos. Gerade unter diesem Gesichtspunkt sind aber die Darlegungen in der neuen großen Denkschrift von Herrn Oberbaudirektor Rehder über den Nord-Süd-Kanal, das mitteldeutsche Kanalnetz und dessen nördliche und südliche Anschlüsse an die deutschen Ströme außerordentlich interessant. Denn Rehder zeigt darin, daß den Bedürfnissen von Leipzig-Halle und den ganzen Kali- und Braunkohlengebieten in sehr viel großzügigerer Weise durch den Kanal Rechnung getragen werden kann, der — unter Vermeidung der ganz unwirtschaftlichen Saale-Kanalisierung — über Staßfurt — Magdeburg an die Elbe führt. Wieviel größer die Vorteile für alle diese Städte, namentlich für Halle und Leipzig, sind, geht daraus hervor, daß gegenüber dem Umweg über die Saale mit ihren schlechten Schiffahrtsverhältnissen die Entfernung Leipzig—Magdeburg von 242 auf 147 Tarifkilometer gebracht, also fast auf die Hälfte verkürzt werden kann. Es steht unter diesen Umständen zu erwarten, daß der von Braunschweig geknüpfte Leipziger Wasserfaden seine Zugkraft nach unten für Leipzig und Halle einbüßen wird. Da zeigen gerade die Darlegungen, die uns heute Herr Baudirektor Leichtweiß an Hand der Rehderschen Denkschrift gemacht hat, daß doch andere bessere Fäden da sind, die nun das entgegengesetzte Bestreben zeigen. In dieser Hinsicht ist es doch mindestens auffällig, daß man seitens der Südlinie-Interessenten die Frage des Anschlusses von Hamburg bis in die jüngste Zeit gar nicht hineingezogen hat. (Zuruf: Die Denkschrift ist erst gestern erschienen!) — Nun ja, aber die Erörterung über die beiden Linien dauert schon jahrelang. Betrachtet man einmal die Verkehrsverhältnisse zwischen Elbe und Oder, so hat man sich bezeichnenderweise im alten Brandenburg schon vor 300 Jahren gesagt, daß man in erster Linie die Verbindungen nach den Seehäfen Stettin — also den Finow-Kanal — bauen müßte und daß man Stettin unmöglich über den Umweg über Fürstenberg an der Oder nach Westen verweisen dürfe. Ebenso unmöglich, ja noch viel unmöglicher aber ist es heute, Hamburg auf den so viel größeren Umweg über Magdeburg nach dem Westen anweisen zu wollen. (Sehr richtig!) Ich glaube, dieser Gesichtspunkt schlägt doch durch. Mittels des Rehderschen Nord-Südkanals wird dieser Umweg von 440 auf 190 km abgekürzt: ein Vorteil, der vom Standpunkte des Seehafenverkehrs in Hamburg außerordentlich zu Buch schlägt, der aber auch ganz wesentlich zu Buch schlägt vom Standpunkt der Interessen des ganzen rheinisch-westfälischen Industriegebiets, welches eben dadurch erst in die Lage kommen wird, mit seiner Kohle oben an der deutschen Küste gegenüber der englischen Kohle wettbewerbsfähig zu werden.

Weiter ist aber zu betonen, daß die Bedeutung des Nord-Süd-Kanals noch sehr viel weiter reicht, daß vor allen Dingen die bayerischen Pläne in sehr viel besserer Weise durch den Ausbau des nach Rehder südlich anschließenden Leinekanals befriedigt werden. Durch ihn werden auf der Strecke von Unterrieden an der Weser bis nach Lehrte am Mittellandkanal gegenüber dem Umweg des Werra-Main-Kanals allein 170 km gespart werden können. Frankfurt am Main würde auf diese Weise in eine Tariflage kommen, die Hamburg und Rotterdam für Frankfurt am Main vollständig gleichstellt. Schließlich würde der den Nord-Süd-Kanal fortsetzende Leinekanal dazu führen, daß man von Bayern her um rund 200 km näher nach Hamburg und Bremen zu liegen kommen würde als nach Rotterdam — vom Standpunkte der deutschen Reichswasserstraßenpolitik ohne Zweifel ein ganz außerordentlicher Vorteil!

Endlich noch ein Wort über die hier vielleicht doch etwas zu kurz gekommene Bedeutung des Nord-Süd-Kanals als Elbe-Ersatz-Wasserstraße. Das ist ein Weg, der erstens einmal von Hamburg bis Magdeburg sogar um rund 40 km kürzer ist als der Elbeweg und der zweitens eine unter allen Umständen vollschiffige Wasserstraße darstellt. Ich sage mir also, daß es unter diesen Umständen einfach unmöglich ist, immer nur die Blicke auf den ost-westlichen Verkehr zu richten, sondern daß man dieses große Wasserstraßennetz im ganzen betrachten muß: Die Weser und Werra auf der einen, die Elbe auf der anderen Seite, oben mit den Spitzen Bremen einerseits, Hamburg und Lübeck anderseits, unten links Bayern und Maingebiet, rechts die Provinz und das Königreich Sachsen. Jene beiden Wasserstraßen stellen zusammen mit dem Mittellandkanal, bildlich betrachtet, ein großes Wasserstraßen-H dar, durchkreuzt von zwei Diagonalen, nämlich einmal den Leine- und den anschließenden Nord-Süd-Kanal, in der anderen Richtung den Leipzig-Staßfurter und den nach Bremen weiter führenden Allerkanal. Diese Querverstrebungen sind es, welche die Lage des Mittellandkanal notwendig mit bedingen. Es kommt, meine Herren, nicht allein darauf an herauszurechnen: Ist die Entfernung nach Berlin, die ja im west-östlichen Verkehr außerordentlich wichtig ist, um 30 oder 40 km kürzer? Ferner: Wie groß sind die darauf entfallenden Frachtersparnisse (umgerechnet natürlich nicht nach Braunschweiger Beispiel auf die einzelne Tonne, sondern auf die Millionen Tonnen, die in Frage kommen), sondern es kommt darauf an, ob und wie wir durch die Führung des Mittellandkanals allen den oben genannten Bedürfnissen der Zukunft gerecht werden. Man kann da nicht, wie Herr Dr. Rausch gemeint hat, sagen: Das sind Zukunftsfragen, auf die wir keine Rücksicht zu nehmen brauchen. Gerade dieser Gesichtspunkt würde dem großen deutschen Wasserstraßenwerk der nächsten Jahrzehnte gar nicht gerecht werden.

Meine Herren! Der Herr Eisenbahnminister hat sich vor noch nicht langer Zeit von dem Abgeordneten Dr. Friedberg — seinem jetzigen Kollegen — sagen lassen müssen, daß er auch nicht entfernt den Wasserstraßen während seiner Amtszeit die Fürsorge habe angedeihen lassen wie den Eisenbahnen. Der Krieg hat uns gelehrt, daß die Wasserstraßenpolitik in Zukunft auf eine ganz andere, notwendig breitere Grundlage gestellt werden muß. Ich persönlich bin überzeugt, daß der mit großer Kraft von Rehder verfochtene Reichswasserstraßengedanke mindestens ebenso schnell, wahrscheinlich noch schneller Anklang gewinnen wird als der Reichseisenbahngedanke. Jedenfalls muß man den Mittellandkanal in diese Gesamtbetrachtungen hineinstellen. Nur dann wird es möglich sein, unter Vermeidung der „Kleinmalerei" der Südlinie-Anhänger die großen Umrisse des künftigen Wasserstraßenbildes mit festen Strichen so anzulegen, daß sich früher oder später die Einzelheiten zwangsläufig zum Ganzen fügen müssen. Unter diesem Gesichtswinkel gehört meiner Ueberzeugung nach die Zukunft durchaus der Nordlinie des Mittellandkanals. (Lebhaftes Bravo!)

Vorsitzender: Das Wort hat Herr Dr. Remme. — Ich bitte die Herren Redner, sich möglichst kurz zu fassen und zehn Minuten Redezeit nicht zu überschreiten.

Dr. Remme: Sehr geehrte Anwesende! Wenn ich in dieser hochangesehenen Fachversammlung ums Wort bat, so geschah das aus zwei Gründen: einmal, weil ich vor nicht allzu langer Zeit ins einzelne gehende, ausführliche Arbeiten über die Saaleschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Elbe abgeschlossen habe; zum anderen, weil ich mich schon über ein Jahr lang mit der Mittellandkanalfrage beschäftige und seit einiger Zeit im Auftrag des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Magdeburg an Untersuchungen über die volkswirtschaftlich beste Linienführung von Hannover bis zur Elbe arbeite.

Die Ausführungen der beiden Herren Berichterstatter und der Verlauf der Diskussion lassen in bezug auf die Linienführung folgende Problemstellung deutlich erkennen: Die Anhänger der Südlinie sagen: Der große Durchgangsverkehr kann im Hinblick auf den bedeutenden, absolut jedoch viel geringeren sogenannten Kanalgebietsverkehr die mit der südlichen Linienführung verbundenen höheren Frachtkosten und Zeitverluste unbedenklich tragen. Diese Nachteile werden ausgeglichen durch den Vorteil, der in der Erschließung eines wirtschaftlich und industriell hochentwickelten Gebiets zu erblicken ist; dieses wirtschaftlich hochstehende südliche Kanalgebiet werde bei der nördlichen Linienführung Schaden leiden. Im übrigen sei es richtig, den Kanal möglichst nahe an die einzelnen großen, mittleren und kleineren Orte, die für den Kanalverkehr in Betracht kommen, heranzubringen. Demgegenüber vertreten die Anhänger einer nördlichen Linienführung die Meinung: Die Nachteile, die für den Durchgangsverkehr mit einer südlichen Linienführung verbunden sind, sind unnötig; denn das südliche Kanalgebiet steht sich bei einer nördlichen Linienführung ebensogut wie bei einer südlichen; es werden aus dem südlichen Kanalgebiet wirklich kanalreife Güter ebensogut ohne großen Schaden über die nördliche wie über eine südliche Linie gehen; insbesondere werden aus dem südlichen Kanalgebiet nicht die Mengen von Transportgütern kommen, die die Vertreter der Südlinie errechnen, und auch das Axiom, daß man die Wasserstraßen unbedingt nahe an die Gütererzeugungsstellen heranführen müßte, ist nicht richtig. Es genügt, wenn man große Sammelplätze schafft, von denen aus das Hinterland versorgt wird.

Zunächst möchte ich einen Begriff klären: das ist der Begriff „südliches Kanalgebiet". Mit diesem Begriff wurde bisher vielfach so operiert, daß man damit nicht nur das eigentliche Kanalgebiet bezeichnete, das durch die Südlinie aufgeschlossen und durchzogen wird, nämlich das Gebiet des Nordharzes und des nördlichen Harzvorlandes von Braunschweig über Vienenburg, Halberstadt etwa bis Oschersleben, sondern auch Staßfurt, Halle und das Königreich Sachsen, also das große mitteldeutsche Industriegebiet, das durch den Verbindungskanal zur Saale an den Mittellandkanal angeschlosesn werden soll. Hier muß aber nach meiner Meinung eine strenge Scheidung vorgenommen werden. Das eigentliche, spezifisch südliche Kanalgebiet ist nur das Gebiet von Braunschweig über Halberstadt bis Oschersleben; das übrige Kanalgebiet — Staßfurt, Halle, Leipzig, das Königreich Sachsen —, das sogenannte mitteldeutsche Industriegebiet, hat m. E. durchaus kein besonderes Interesse weder an der nördlichen noch an der südlichen Linienführung, es steht verhältnismäßig neutral da. Denn der Weg aus diesem großen mitteldeutschen Kanalgebiet nach dem Westen wird bei einer nördlichen Linie durchschnittlich gegenüber der Südlinie um etwa 15 Tarifkilometer verlängert: eine Entfernung, die bei der Länge der Transporte keine wesentliche Rolle spielt. Dagegen wird der Weg aus diesem Gebiet nach der Nordsee, nach Hamburg und Lübeck beim Bau einer nördlichen Linie abgekürzt, es wird allzuoft übersehen, daß ja auch das Franziussche Projekt, die Mittellinie, einen Verbindungskanal zur Saale, vorsieht, und wenn Mitteldeutschland durch diesen Verbindungskanal zu gleichen oder sogar günstigeren Bedingungen an das große deutsche und mitteleuropäische Verkehrsnetz angeschlossen wird wie bei der Südlinie, dann ist

für dieses Gebiet gar kein ausschlaggebender Grund vorhanden, sich unbedingt auf den Boden der Südlinie zu stellen; eine nördliche Linienführung kommt ihm ebenso zugute.

Nun ist ein neuer Gedanke in das große Mittellandkanalprojekt hineingetragen durch den Plan des Nord-Süd-Kanals. Diesem Plane sollte man die größte Aufmerksamkeit schenken. Wer feststellen könnte, wie sehr die Schiffahrt und der Verkehr unter niederen Wasserständen leiden, unter unregelmäßigen Wasserständen und den damit in Verbindung stehenden schwankenden Frachten, der wird unbedingt dafür eintreten, das große Hamburg—Lübecker Gebiet mit Mitteldeutschland durch einen vollschiffigen Wasserweg in Verbindung zu setzen. In meiner, im Frühjahr d. J. erschienenen Schrift über die „Güterschiffahrt auf der Saale" habe ich über diese Frage der Vollschiffigkeit und die Frage der schwankenden Frachten zusammenfassend folgendes gesagt: „Noch störender als diese betriebstechnischen Mängel ist aber die Unbeständigkeit der Frachtenhöhe. Die Frachten schwanken oft von Tag zu Tag. Der Versender muß sich, falls nicht feste Transportverträge laufen, jedesmal vergewissern, zu welchem Satz er auf Beförderung rechnen kann. Es fehlt die dem Verkehr erwünschte Stetigkeit, welche die Eisenbahntarife bieten. Ein rein spekulatives Moment der Unsicherheit kommt so in alle Preisberechnungen hinein, und das wirkt notwendig auf den Wasserverkehr selbst zurück. — In gleicher Richtung wirkt die Gefahr der völligen oder teilweisen Einstellung der Schiffahrt bei Niedrigwasser und im Winter. Alles zusammen trägt dazu bei, daß viele Güter auf der Eisenbahn bleiben, die rechnungsmäßig zu Wasser billiger befördert würden." — Alle diese Nachteile des unregelmäßigen Wasserstandes und des Schwankens der Frachten werden für das große mitteldeutsche Gebiet mit seinen ungeheuer wichtigen Interessen durch den Bau des Nord-Süd-Kanals behoben. Und dieser Nord-Süd-Kanal — das ist der springende Punkt — läßt sich nach den vorliegenden Untersuchungen am besten an eine nördliche Linienführung anschließen. (Sehr richtig!)

Daß der Verkehr im südlichen Kanalgebiet nicht den Umfang erreichen wird und vor allen Dingen, daß eine Führung der Kanallinie durch das wirtschaftlich hochentwickelte Gebiet von Braunschweig—Halberstadt—Oschersleben nicht notwendig ist, das ergeben Transportkostenberechnungen.

Meine Herren! Gerade auf den Wasserstraßen spielen bei den Transportkosten die Nebenkosten eine gewaltige Rolle: Vorfracht, Nachfracht, Ladekosten, Löschkosten. Sie spielen eine um so größere Rolle, je kürzer die Wasserstrecke ist. Ein Transport über eine Wasserstrecke von 300 bis 400 km kann immer nur geringere Nebenkosten auf sich nehmen als ein Transport über eine Strecke von 600 bis 800 km, und aus dem südlichen Kanalgebiet Braunschweig—Oschersleben werden sich in der Regel nur Transportlängen von durchschnittlich 300 bis 400 km ergeben. Das sind verhältnismäßig kurze Wasserstrecken, und hier spielen die Löschkosten eine Rolle. Sind die Löschkosten niedrig, so wird der Verkehr angezogen. Billigere Löschspesen lassen sich aber nur schaffen in technisch gut eingerichteten großen Sammelhäfen, in Verkehrszentralen, wo von vornherein mit einem großen Verkehr zu rechnen ist, wo die technisch hochstehenden Einrichtungen aber auch zu einer kurzen Löschzeit, zu einem geringeren Stilliegen des Kahnes führen. Das eine oder das andere große Werk, das unmittelbar am Kanal liegt, mag sich für seine Spezialzwecke große Löscheinrichtungen herstellen lassen. Die Südlinie rechnet nun damit, daß die Güter, die auf dem Kanal gefahren werden, an die einzelnen mittleren und kleineren Orte, an die Orte des Verbrauchs, möglichst nahe heranschwimmen, dort gelöscht und so unmittelbar vom Kanal aus an viele kleine Empfänger verteilt werden. Dann müssen aber auch, wenn das rentabel sein soll, an allen diesen Stellen große technisch hochstehende Löscheinrichtungen geschaffen werden, und das kommt zu teuer. Wenn man diese schafft, so wird sich ergeben, daß es technisch richtiger ist, die Güter von den großen Sammelhäfen abzuholen. Orte zwischen Braunschweig und Oschersleben, die an der Kanallinie liegen, werden nicht billiger unmittelbar von der Kanallinie beziehen, sondern von Braunschweig, wohin die Güter in großen Mengen transportiert werden können. Die absolute Höhe der Löschspesen ist daher nicht wesentlich ausschlaggebend. Die Höhe der Löschkosten wirkt aber zurück auf die Schiffsfracht. Ich deutete bereits an, daß bei primitiven Löscheinrichtungen das Schiff länger liegen muß; während der längeren Liegezeit müssen aber die Löhne gezahlt werden, und das alles führt zu einer Verteuerung der Fracht.

Ferner ist zu bedenken, daß vielfach nur Teilladungen bezogen werden können. Wieviel Interessenten können denn einen ganzen Kahn voll Kohlen oder Rohstoffen beziehen? Es sind verhältnismäßig wenig. Viele Betriebe, gerade im südlichen Kanalgebiet, sind auf kleinere Ladungen, ein, zwei, drei Waggons die Woche, angewiesen; sie müßten sich große Lagerräume schaffen, sie müßten für neue Abfuhreinrichtungen sorgen. Das alles will bezahlt werden, und für alle diese Betriebe wird es besser sein, die Waren über den Sammelhafen zu beziehen. Vielfach würde auch in den kleineren Orten die Pferdeabfuhr nötig sein, und das ist zu teuer. Auf der Saale z. B. kommen im Umschlag unter anderen der hohen Umschlagkosten wegen Güter des Spezialtarifes III und der Rohstofftarife überhaupt nicht vor. Es ist zu teuer. Man fährt diese Rohstoffe lieber 30 und 40 km und nimmt sie vom Lager des Großhändlers an der Mittelelbe ab, wo großzügige Lade- und Löscheinrichtungen vorhanden sind. Alles drängt auf das System der Sammel- und Verteilungshäfen hin. Dafür sorgt auch schon die bestehende Großhandelsorganisation, die nur von großen Plätzen möglich ist und von hier aus das Hinterland bedient.

Nun noch etwas darüber, daß nicht alle Güter auf den Kanal kommen werden. Ich erinnere nur an die Braunkohle. Es wird immer mit dem Argument operiert: Ein Gebiet, in dem eine so hochentwickelte Braunkohlenindustrie ansässig ist, braucht einen Kanal. Nun, meine Herren, ich glaube, die große Braunkohlenindustrie braucht den Kanal nicht, und zwar aus folgendem Grunde: die Rohkohle, wo soll die denn hingefahren und verbraucht werden? Sie wird an oder nahe der Stelle der Erzeugung in Elektrizität oder in hochwertige Produkte verwandelt, die als Stückgüter verfrachtet werden, aber keine großen Frachten für den Kanal geben. Die Kaliindustrie in Staßfurt z. B. hat an der Südlinie kein Interesse. Sie braucht viel eher die Nordlinie, die den nächsten Weg nach Hamburg zur Ausfuhr bietet.

Ich könnte diese Ausführungen noch weiterspinnen, will aber im Hinblick auf die Zeit davon absehen und nur noch auf eines aufmerksam machen, nämlich darauf, daß bei der Südlinie, nach den Ausführungen und Bildern von Herrn Dr. Wachler zu schließen, ein Anschluß Magdeburgs überhaupt nicht vorgesehen zu sein scheint; diesen Anschluß halte ich aber für eine Hauptsache. Magdeburg muß ein vollschiffig angeschlossener Zentralplatz werden; da müssen große Häfen, Industriehäfen, große Lösch- und Ladeeinrichtungen usw. geschaffen werden. Die nötigen qualifizierten Arbeiter sind vorhanden. Eine andere Behandlung Magdeburgs ist aus ganz allgemeinen wirtschaftlichen Gründen vollständig ausgeschlossen. (Zuruf: Sie ist auch gar nicht beabsichtigt!) — Ja, in dem neuen Projekt, das Herr Dr. Wachler vorgetragen hat, war dieser Anschluß Magdeburgs nicht vorgesehen; wenigstens ich habe nichts davon finden können.

Vorsitzender: Meine Herren! Es ist Schluß der Debatte beantragt. Auf der Rednerliste stehen noch vier Herren; ich nehme an, daß diese Herren noch zu Worte kommen und daß dann die Besprechung geschlossen werden soll. — Damit ist die Versammlung einverstanden.

Dann gebe ich Herrn Geheimrat de Thierry das Wort.

Geheimer Baurat Professor de Thierry (Berlin-Grunewald): Meine Herren! Ich möchte Ihre Zeit nur kurz in Anspruch nehmen. Das Wesentliche an den Ausführungen des Herrn Wasserbaudirektors Leichtweiß scheint mir die Frage, ob unsere Flüsse in ausreichender Weise den Anforderungen der Schiffahrt genügen können oder ob sie durch Kanäle ersetzt werden sollen? Es ist zweifellos, daß unsere Seehäfen das Bedürfnis haben, durch Wasserstraßen mit dem Hinterlande verbunden zu sein, die jederzeit eine möglichst gleichartige Haltung der Frachten ermöglichen, und das ist nur angängig, wenn der Verfrachter mit einem gleichmäßigen Wasserstande rechnen kann. (Sehr richtig!) Und so kommen wir schließlich dazu, daß unsere Flüsse in der Hauptsache dazu da sein werden, um unsere Kanäle zu speisen. Wir sind auf diesem Gebiete schon vorgegangen: denn die großen Talsperren im Quellgebiet der Weser sind angelegt worden, um den Mittellandkanal zu speisen. Der Vorschlag, durch den Nord-Süd-Kanal eine Wasserstraße zu schaffen, welcher die Nachteile der Elbe nicht anhaften, und durch Ausschaltung der schwankenden Wasserstände der Elbe möglichst gleichmäßige Frachten zu gewährleisten, scheint mir von außerordentlicher Tragweite zu sein.

Was die Ausführungen von Herrn Dr. Wachler anbelangt, so muß ich anerkennen, daß er es verstanden hat, die Vorzüge der Südlinie in außerordentlich fesselnder Weise darzustellen, und daß die hübschen Bilder, die er uns vorgeführt hat, wohl etwas Bestechendes an sich hatten. Aber gegen seine Ausführungen ist doch manches einzuwenden. Zunächst ist der Vorschlag, die Elbe im Zuge der Südlinie zu überbrücken, den Professor Franzius für seine Mittellinie gemacht hat, neu. Wir haben damit schon drei Projekte der Südlinie. Zunächst die alte Südlinie. Sodann wurde in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" ein neues Projekt veröffentlicht, die neue Südlinie, und jetzt taucht hier als das neueste diese Südlinie auf, bei der eine Ueberbrückung der Elbe vorgesehen ist. Ich muß mich auch den Bedenken des Herrn Vorredners anschließen, daß ich mich vergeblich bemüht habe, eine Verbindung zwischen dieser neuen Südlinie und Magdeburg herauszufinden. Wenn man den alten Abstieg durch die drei Schleusen von 11,5 m Gefälle benutzt, um nach der Elbe zu kommen, dann ist natürlich eine Verbindung mit Magdeburg hergestellt. Aber gegenüber der Nordlinie hat diese Verbindung den großen Nachteil, daß alle Frachten nach Magdeburg wieder den wechselnden Wasserständen der Elbe ausgesetzt sind, und da ein Leichtern so gut wie ausgeschlossen ist, werden alle die Ladungen, die vom Westen nach Magdeburg gerichtet sind, sich nach dem jeweiligen Wasserstande der Elbe richten müssen; das wird also mit einer Frachtverteuerung für Magdeburg unbedingt verbunden sein. Die Nordlinie und die Mittellinie dagegen bieten den Vorteil, daß sie bei Rotensee eine Verbindung mit Magdeburg ohne Befahrung der Elbe ermöglichen.

Sodann ist behauptet worden, daß bei der Südlinie die Hälfte des Wassers nach Westen abfließen kann. Meine Herren! Ich habe mir Mühe gegeben, die Frage der Speisung der Südlinie eingehend zu studieren, und ich muß sagen, daß ich zu einem entgegengesetzten Ergebnis gekommen bin. Wenn in der Denkschrift von

Havestadt & Contag behauptet worden ist, daß die Nordlinie den großen Nachteil habe, daß sie nur mit Hilfe von Pumpwerken zu speisen sei, so muß ich sagen, daß ich diese Behauptung nicht als richtig anerkennen kann. Dagegen habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß bei der Südlinie ohne Pumpwerke überhaupt nicht an eine Speisung zu denken ist.

Was die Kosten anbelangt, so ist gesagt worden, daß die Mittellinie 169 Millionen kostet, die Südlinie dagegen 167 Millionen. Meine Herren! Wenn man die Kosten miteinander vergleicht, dann muß man auch die Leistungen heranziehen. Die Mittellinie mit ihren 169 Millionen ist berechnet für einen Verkehr von 11 Millionen Tonnen, während es bei der Südlinie schon bei 8 Millionen Tonnen mit der Wasserversorgung sehr hapern wird, so daß es fraglich ist, ob eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Südlinie über diese 8 Millionen Tonnen bei der vorgesehenen Speisung überhaupt möglich sein wird.

Dann ist gesagt worden, die Südlinie macht allerdings einen Umweg; aber auf Grund von Bildern ist uns vorgeführt worden, daß der Weg vom Westen nach dem Osten sowieso schon Umwege mache, und es komme nicht darauf an, ob nun ein Umweg mehr oder weniger hinzukomme. Ja, meine Herren, dieser Schlußfolgerung kann ich mich nicht anschließen. Ich sollte meinen, gerade weil schon so viele Umwege vorhanden sind, müßte man sich bemühen, den kürzesten Weg zu suchen. (Sehr richtig!)

Meine Herren! Eines darf man nicht vergessen: in der Denkschrift von Havestadt & Contag ist wiederholt gesagt, man könne damit rechnen, daß der Durchgangsverkehr vom Westen nach dem Osten drei Viertel des Gesamtverkehrs des Kanals ausmachen werde. Ja, wenn drei Viertel des Verkehrs mit einem großen Umweg belastet werden sollen, dann ist natürlich die Südlinie die gegebene Linie. Aber wenn man wirtschaftlich denkt und die wirtschaftlichen Bedürfnisse unserer Hauptstadt Berlin in Betracht zieht, dann wird man zu einem anderen Ergebnis kommen.

Dann noch ein Punkt. Früher wurde die Scheitelhaltung der Südlinie auf +83 angegeben; heute ist uns eine Höhelage der Scheitelhaltung +77 genannt worden. Das ist ein Unterschied von 6 m, ohne daß von einer Verlegung der Kanallinie die Rede wäre, welche eine so tief einschneidende Maßnahme rechtfertigt, und wenn Herr Dr. Wachler die Grundwasserverhältnisse erwähnt hat, so lag es nahe, sich einmal die Frage vorzulegen: Welche Wirkung auf die Grundwasserverhältnisse wird eine Senkung der Scheitelhaltung der Südlinie um 6 m zur Folge haben? Meine Herren! Es ist unsere Pflicht, die landwirtschaftschaftlichen Interessenten zu überzeugen, daß ihre Interessen nicht gefährdet werden. Wenn man aber mit den Kanalwasserständen in der gleichen Weise umspringt, daß man den Wasserstand einer Haltung um mehrere Meter senkt und damit auf weite Strecken zu beiden Seiten des Kanals die Grundwasserstände in ungünstigster Weise beeinflußt, so müssen die landwirtschaftlichen Interessenten einem solchen Kanalprojekt mit dem größten Mißtrauen entgegentreten. Die Südlinie nimmt ferner die Zuflüsse aus Oker und Bode in einer Weise in Anspruch, welche die Unterlieger dieser Flüsse in der schwerwiegendsten Weise schädigen wird. Man sucht allerdings durch Talsperren diesen Schädigungen entgegenzutreten. Aber die Talsperren werden schwerlich in der Lage sein, den vielseitigen Anforderungen zu genügen. Sie sollen Hochwasserschäden vorbeugen; dann sollen sie aber eine genügende Wasserführung in den Flüssen gewährleisten, um eine ausreichende Speisung des Kanals zu ermöglichen und außerdem die Ansprüche der nördlich des Kanals an den Flüssen angrenzenden Ländereien zu befriedigen. Die Wasserversorgung der Südlinie erfordert so große Wassermengen aus dem Gebiete der Bode und Oker, daß es mir sehr zweifelhaft ist, ob die Anlieger nördlich des Kanals zu ihrem Rechte kommen werden. Außerdem kommen in den Sommermonaten häufig schwere Niederschläge im Harz vor. Um Hochwasserschäden zu verhüten müßten die Stauseen zu Anfang des Sommers fast leer sein, damit sie diese Hochwassermengen aufnehmen können. Bleiben aber diese Niederschläge in den Monaten Juni und Juli zufällig einmal aus, ja, wie steht es dann mit der Speisung des Kanals? (Sehr richtig!)

Meine Herren! Ich bin also der Meinung, wir dürfen über diese ganzen Kanalprojekte nicht urteilen, ohne auch an die Interessen der Landwirtschaft und aller Anlieger zu denken. (Bravo!)

Baurat Götz (Leipzig): Meine Herren! Erlauben Sie mir nur einige technische Bemerkungen, die sehr kurz ausfallen werden. Wenn es durchführbar ist — was ich einigermaßen bezweifle —, die großen Rehderschen Projekte zur Ausführung zu bringen, so möchte ich unbedingt die Behauptung aufstellen, daß für alle südlich gelegenen Interessenten es ganz gleichgültig ist, in welcher Höhenlage wir von Bayern oder Sachsen her auf den Kanal kommen und den Mittellandkanal überschreiten. Denn wir kommen ja nur von oben nach unten, und wir müssen auf jeden Fall, auch wenn wir nach Westfalen, z. B. von Leipzig her, wollen, den Höhenunterschied von Leipzig bis nach Westfalen überwinden. Ob wir dann diese rund 77 m, die in Frage kommen, in der Gegend der Einmündung des Nord-Süd-Kanals in die Nordlinie bekommen oder ob wir durch den Weg über die Südlinie dasselbe Gefälle in der Gegend von Hannover erreichen, das ist für uns ganz gleich; wir kommen immer mit demselben Gefälle von Leipzig nach Westfalen. Ich möchte also ausdrücklich feststellen, daß wir mit dem Kanal von oben herab ohne verlorene Steigung kommen. Wenn man Wert darauf legt, daß man die Seehäfen mit dem neuen Nord-Süd-Kanalnetz in Verbindung bringt, dann ist es ganz gleich, in welcher Höhe der Mittellandkanal überschritten wird. Für alle Projekte südlich des Mittellandkanals wird dann aber die Südlinie früher erreicht, und auch deshalb ist sie, abgesehen von ihren wirtschaftlichen Vorzügen, uns angenehmer.

Es ist behauptet worden, daß die Wasserspeisung bei der Südlinie sehr fragwürdig wäre. Demgegenüber möchte ich besonders aussprechen, daß, wenn die Rehderschen Projekte durchführbar sind, die Schaffung eines vollkommen neuen Kanals, der die Saale umgeht, erreichbar ist, wir in der Lage sein würden, mit der Saale den ganzen Mittellandkanal, also vor allem die Südlinie, zu speisen, so, wie Sie es irgendwie haben wollen, auch mit allen Erweiterungen. Ich möchte das nur ausdrücklich feststellen: die Saale ist in der Lage, die Wasserspeisung dann sehr zu verbessern gegenüber der Bode und all den weiteren Projekten. (Sehr richtig!)

Oekonomierat Vibrans (Calvörde): Verzeihen Sie, meine Herren, daß ich in diesem Kreise, wo vorwiegend Techniker sind, auch als Landwirt das Wort nehme. Ich interessiere mich aber sehr lebhaft für die Sache; das beweist, daß ich, solange der Kanalverein in Hannover besteht, Mitglied des Ausschusses dieses Vereins gewesen bin, und ich habe auch schon dem Niedersächsischen Kanalverein als solches angehört.

Meine Herren! Ich bin der Ansicht, daß nur diejenige Linie gewählt werden kann, die die wenigsten Hindernisse bietet, und da ist das alte Elbebett, die Rinne, die die Elbe in vorgeschichtlicher Zeit eingenommen hat, von Magdeburg nach Celle die gegebene; die hat gar keine Hindernisse. Der Untergrund ist günstig: er besteht aus Ton, oben darauf ist Sand und Moor, und das läßt sich gut bearbeiten. Also die Verhältnisse werden sich für den Bau sehr günstig gestalten. Wenn Sie nun sagen: Diese Gegend ist minderwertig, sie leistet nichts, so trifft das durchaus nicht zu. Ich bin aber der Ansicht im Laufe dieser Jahrzehnte geworden, daß der Durchgangsverkehr eigentlich ausschließlich von Bedeutung und daher in erster Reihe zu berücksichtigen ist. (Sehr richtig!) Denn, meine Herren, unser Osten muß aus dem Westen mit Steinkohle und Eisen, mit Thomasschlacke, Ammoniak und sonstigen Düngemitteln versorgt werden; die gibt es nicht anderwärts. Aus der Provinz Sachsen und Braunschweig mit Kali und Kalk. Und der Westen hingegen mit Nahrungsmitteln, insbesondere Roggen, Kartoffeln u. dgl., aus dem Osten versehen werden. Diese Massengüter werden auf dem Kanal verfrachtet, und wenn Sie die statistischen Tabellen der Eisenbahnverwaltung ansehen, um daraus zu entnehmen, wieviel englische Kohle über Hamburg und Lübeck nach dem Gebiet zwischen Elbe und Oder eingeführt worden ist, so würden Sie daraus allein ersehen, daß, wenn der Kanal diese Massen von Kohlen aus Westfalen nach hier transportieren muß — und das wird kommen, denn die Engländer werden uns schwerlich in den nächsten Jahren mit Kohle beliefern (Zustimmung und Widerspruch); das schadet ja auch weiter gar nichts, wir haben ja Kohlen genug —, er gleich von vornherein mit doppelten Schleusen versehen werden muß. Bitte, lesen Sie die Zahlen nach; ich habe sie leider nicht mitgebracht, weil ich sie Herrn Professor Franzius zur Bearbeitung seines Projektes gegeben habe. Dazu kommen die anderen Sachen noch hinzu. Der Lokalverkehr hat nur in zweiter Linie eine Bedeutung.

Meine Herren! Es ist hier sehr viel von dem Kali gesprochen worden. Ich habe nun den Vorzug, darüber auch etwas Bescheid zu wissen; denn ich habe in den Jahren 1897 bis 1913 die sämtlichen Kaliverträge mit dem Syndikat abgeschlossen, unter jedem Vertrag steht mein Name als Vertreter der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft, wo ich Vorsitzender der Düngerabteilung bin. Die Verhältnisse sind mir also einigermaßen bekannt, und da ist festgelegt: Der Osten wird aus der Gegend von Staßfurt und Umgegend versorgt und der Westen lediglich aus den Werken von Oebisfelde bis nach Hannover zu; diese Werke werden ihre Erzeugung aber nicht voll los, sie müssen zum Teil auch noch nach dem Osten liefern. Meine Herren, wenn der Osten erst das Kali bekommt und verwendet, was er von Rechts wegen verwenden müßte, dann würden wir so viel Kartoffeln im Osten ernten, daß wir die ganze Zufuhr von Getreide irgendwelcher Art aus dem Auslande — bisher haben wir 80 Millionen Zentner Gerste, Hafer, Roggen und Mais eingeführt — in Deutschland vollkommen entbehren könnten. Das müssen wir fördern, und dafür arbeite ich seit Jahrzehnten.

Wenn nun dieses Kali aus Staßfurt auf dem Wasserwege nach Osten befördert werden soll, dann haben Sie mit der Südlinie gar nichts zu tun; dann kommen Sie über Magdeburg nach dem Plaueschen Kanal, und damit ist die Sache erledigt. (Sehr richtig!) Aehnlich liegt es aber mit anderen Artikeln, z. B. auch mit dem Kalk. Die Nordlinie ist für die Kalkversendung viel günstiger als die andere. Denn bei Misburg liegen die Kalkwerke unmittelbar am Kanal; bei Walbeck ist gar keine große Entfernung bis zum Kanal, und wenn die Mittellinie gebaut werden soll, dann kommt der Elmkalk bei Königslutter und der von Elz sehr dicht an den Kanal heran. Auch das spielt eine Rolle, besonders dann, wenn wir diese lokalen Verhältnisse noch mehr berücksichtigen. Wir haben einen Höhenzug, der allgemein nicht beachtet wird: der geht von Magdeburg über Hundisburg bis nach Oebisfelde; dort wird Porphyr und Grauwacke gebrochen, und bei Velpke haben wir den Quadersandstein, der in Berlin mit Vorzug zum Pflastern verwendet wird. Das alles könnte der Nordlinie zugute kommen.

(Zuruf: Harz!) Jawohl, im Harz haben Sie den Granit u. dgl., aber da muß er erst 30 km im Wagen gefahren werden. Bei Velpke liegt er unmittelbar am Kanal, ½ bis 1 km davon; bei Hundisburg, Süplingen, Flechlingen und Rätzlingen 2 bis 5 km entfernt.

Ueber die Braunkohlenindustrie ist ja schon gesprochen worden. Meine Herren, wenn wir Briketts auf dem Kanal befördern würden, dann würden sie als Pulver in Berlin oder sonstwo ankommen. Aber die Rohkohle braucht gar nicht anders wohin gefahren zu werden; die wird an Ort und Stelle verbraucht, die dortige Industrie braucht sie, und die Briketts werden in der Umgegend von Magdeburg und Braunschweig verbraucht.

Die Südlinie geht durch ein überall reiches Land; aber ich bin fest überzeugt, eine Zuckerrübe wird nie auf dem Kanal verladen werden. (Sehr richtig!) Die wird in der nächsten Fabrik verarbeitet, bedarf also keiner Kanalfahrt. Der Zucker selbst geht in die Raffinerien bei Braunschweig und Magdeburg. Ob der raffinierte Zucker auf dem Kanal verladen werden wird, ist mir auch zweifelhaft; in einzelnen Fällen könnte das in Frage kommen, jedenfalls hat es aber keine große Bedeutung. Die Mengen von Zucker, die wir übrig haben, gehen nach dem Auslande. Vor dem Kriege haben wir 52 Millionen Zentner hergestellt, und nach dem heutigen Bedarf würden wir davon 20 Millionen übrig haben. Die würden also wahrscheinlich nach Hamburg und Bremen befördert werden, aber nicht auf dem Kanal weiter. Also, meine Herren, das kommt auch nicht in Frage.

Aber wenn wir nun zu den Kartoffeln übergehen: von meiner kleinen Station sind in diesem Jahre, trotzdem ein Drittel der Kartoffeln zur Stärkefabrikation und in den Trocknereien hat verarbeitet werden müssen, 80000 Zentner nach Westfalen hin verladen worden. Meine Herren! Wenn die Kartoffeln auf Kanalschiffen verladen werden können, so sind sie vor Frost sicher; es ist viel besser als auf der Eisenbahn. Dann können auch einmal im Spätherbst noch Kartoffeln verladen werden, und so gut man hier in Berlin Obst aus Kanalschiffen verkauft, so gut kann man auch Kartoffeln nach Westfalen fahren und kann sie gegen Frost sichern, während sie im Eisenbahnwagen sehr oft erfrieren. Meine Herren! Die ganze Gegend an der Kanallinie entlang liefert große Massen von Kartoffeln für den Westen, und das ist auch von Bedeutung; immerhin wird es als Rückfracht eine Rolle spielen. Das kommt aber nur bei der Nordlinie in Frage.

Wenn nun die Stadt Braunschweig sich den Kanal wünscht, so kann ich ihr das durchaus nicht verdenken. Aber es wurde schon bemerkt, daß die Stadt Braunschweig durch einenStichkanal wahrscheinlich viel günstiger wegkommen würde, und tatsächlich kann dieser Stichkanal bis in das Herz der Stadt hineingeführt werden, oder wenigstens bis an das Wendentor. Dann ist aber Baugelände für die Industrie vorhanden, die sich am Kanal entlang ansiedeln kann. Die Südlinie liegt 3 km von der Stadt entfernt; das ist also längst nicht so günstig. Außerdem aber, wenn die ganzen Güter nach Braunschweig befördert und dort in einem großen Hafen ausgeladen werden, so hat das einen viel besseren Untergrund, als wenn bei jedem Orte ein Hafen gebaut werden muß.

Nun aber noch die Kosten. Es wird stets davon gesprochen: Ja, den Stichkanal soll Braunschweig bezahlen, und das ist unerwünscht. Wer aber den Kanal durch das braunschweigische Gebiet bezahlen soll, davon ist nie die Rede. Wenn der Kanal bei diesen Ortschaften so verbreitert werden muß, daß dort ein Hafen geschaffen wird, der den Durchgangsverkehr nicht schädigt, so bin ich überzeugt, daß das viel mehr kostet als dieser ganze Stichkanal. Ich bin der Ansicht, es gibt nur eine Linie, die im allgemeinen Interesse durchführbar ist, und das ist die Nordlinie, sei es nun die Mittellinie oder die richtige Nordlinie. Und wenn früher gesagt worden ist: Wenn der durchgehende Verkehr allein maßgebend ist, so muß eine gerade Linie nach Berlin geschaffen werden. Ja, meine Herren, das ist sehr schön; aber mit der geraden Linie hier von Oebisfelde nach Berlin und den Plaueschen Seen kommen wir, wenn wir ein Lineal anlegen, gerade über die Letzlinger Höhe, die wunderbarerweise Letzlinger Heide heißt. Da wachsen allerdings schöne Eichen usw., aber diese Höhe steht in der Mittellinie auf 80 und in der höchsten auf 130 m, während die Nordlinie bei Calvörde, wo sie am höchsten ist, auf 56 m liegt, die Oker aber auf 54 m über N.N. Will man aber die Steigung überhaupt vermeiden, so müßte man über Stendal gehen, und dann wird der Weg weiter als über Magdeburg. Dazu kommt, daß bei Magdeburg der Ihlekanal vorhanden ist, während von Stendal bis Genthin ein neuer Kanal bis an den Plaueschen Kanal gebaut werden müßte.

Also, meine Heren, das alte Projekt der Nordlinie über Magdeburg bis an den Ihlekanal ist das richtigste. Wir müssen diesen Kanal bauen, damit wir nicht wieder in die Verlegenheit kommen wie in dieser Kriegszeit, daß die Eisenbahnen den Verkehr nicht bewältigen können. Bauen wir den Kanal, so würden unsere Fabriken im Westen stets in jeder Hinsicht mit Nahrungsmitteln versorgt werden, und auf dem Rückwege könnten die Kanalschiffe auch noch zum Transport von Verwundeten und Invaliden benutzt werden, was viel weniger schüttelt als auf der Eisenbahn. Vor allen Dingen müssen wir den Kanal haben, und mag es sein, wie es will, wir müssen dafür eintreten, daß wir den Kanal bekommen. (Sehr richtig!)

Handelskammersyndikus Dr. Mathies (Hamburg): Meine Herren! Von zahlreichen Rednern ist die Beziehung des Kanals zu Hamburg erwähnt worden. Sie werden mir als Hamburger deshalb gestatten, daß ich mit ein paar Worten auch von unserem eigenen Standpunkt aus auf die Frage eingehe.

Der Hamburger Verkehr wird zum Teil durch den Bau des Mittellandkanals beeinträchtigt werden. Wie Ihnen allen bekannt ist, hat sich ein großer Teil des Kohlen- und Eisenverkehrs zwischen Westfalen und Berlin über Hamburg abgespielt unter Ausnutzung des Kohlen- und Eisenausnahmetarifs nach Hamburg, der es billiger machte, die Kohle und das Eisen mit der Bahn nach Hamburg gehen zu lassen, dort in Wasserfahrzeuge umzuschlagen und auf diesen nach Berlin zu bringen. Dieser Weg war billiger als der direkte Bahnversand von Rheinland und Westfalen nach Berlin. Dieser Verkehr über Hamburg wird aufhören, wenn der Mittellandkanal gebaut wird. Denn es wird dann billiger sein, Kohlen und Eisen unmittelbar im Schiff von Rheinland und Westfalen nach Berlin zu bringen. Dasselbe wird in umgekehrter Richtung der Fall sein mit den Zuckertransporten, die bisher in ziemlicher Menge von Tangermünde und Magdeburg die Elbe hinunter gingen (Hört, hört!) und dann über die See den Rhein aufwärts befördert wurden. Insofern werden wir also in Hamburg durch den Mittellandkanal verlieren, denn auch dieser Transport wird auf den Mittellandkanal übergehen.

Trotzdem stehen wir in Hamburg auf dem Standpunkt, daß wir die Erbauung des fehlenden Stückes des Mittellandkanals auf das wärmste begrüßen (Bravo!), und zwar aus zweierlei Gesichtspunkten. Zunächst hat uns der Krieg deutlich gezeigt, was gerade für Hamburg eine Verbindung mit dem Westen bedeutet. Wo der ganze Ueberseeverkehr ruht, kommt für die Hafenstädte eigentlich nur ein großer Massenartikel eingehend und ein großer Massenartikel ausgehend in Frage: eingehend Erz, ausgehend Kohle. Bei der Parole der Entlastung der Eisenbahnen durch die Schiffahrt sind die Direktiven für die Regelung dieses Verkehrs gegeben: möglichst den Verkehr über die Hafenplätze zu leiten, die Anschluß auf dem Wasserwege zu den Fundorten bzw. zu den Konsumenten haben, und das sind Emden und Bremen, aber nicht Hamburg; denn ihm fehlt ja die Verbindung nach dem Westen. Deshalb hat Hamburg im Laufe des Krieges immer nur die Erz- und die Kohlenladungen nach seinem Hafen bekommen, die die anderen Häfen wegen Ueberlastung nicht bewältigen konnten, und das waren nicht allzu viele.

Deswegen begrüßen wir den Mittellandkanal, und wenn wir auch nicht hoffen, daß derartige Ausnahmezeiten, in denen wir jetzt leben, wiederkehren, so muß doch dieser Gesichtspunkt immer in Rechnung gestellt werden. Weswegen wir aber hauptsächlich für den Mittellandkanal eintreten, das ist in erster Linie auch für die Zeiten des normalen Verkehrs die Verbindung mit Rheinland-Westfalen und die Erschließung des Gebiets zwischen Weser und Elbe. Die Konkurrenz zwischen den deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg einerseits und den nichtdeutschen Nordseehäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam anderseits ist je länger desto schärfer geworden, nicht zuletzt deshalb, weil diese Häfen im Rhein und seinen Nebenflüssen und in den Kanälen, die an den Rhein angeschlossen sind, eine glänzende Wasserstraßenverbindung nach dem Innern haben, und wenn wir dem Halt gebieten wollen, wenn wir auch unseren Einfluß im Hinterlande sichern wollen, dann müssen wir auch die Wasserstraßen dahin haben. Das ist der Gesichtspunkt, unter dem wir hauptsächlich den Mittellandkanal ansehen, und da handelt es sich für uns natürlich darum, eine möglichst kurze Verbindung mit Rheinland-Westfalen zu haben.

Nun ist natürlich der Unterschied zwischen Nordlinie und Südlinie ja nicht so erheblich (Sehr richtig!), daß sie da überhaupt ins Gewicht fällt. Es sind im ganzen, wenn ich es augenblicklich richtig im Kopfe habe, ungefähr 54 Tarifkilometer Längenunterschied zwischen den beiden Projekten. Das würde also unseren Einflußbereich nach dem Westen ungefähr nur um 27 Tarifkilometer ausdehnen, und das ist nicht erschütternd. Aber, meine Herren, wir rechnen nicht nur mit der Gegenwart, sondern wir müssen auch mit der Zukunft rechnen, und da begrüßen wir es von Hamburg aus sehr, wenn für die Zukunft — das möchte ich hier ausdrücklich betonen — das Projekt des Nord-Süd-Kanals von Bedeutung werden würde. Ich gebe mich ja darüber gar keinen Illusionen hin, daß der Nord-Süd-Kanal nun nicht postwendend mit oder nach der Fertigstellung des Mittellandkanals gebaut werden wird. Aber es wäre meines Erachtens eine Kurzsichtigkeit, wenn die Beziehungen, die sich hieraus ergeben könnten, nach dieser Richtung außer acht gelassen werden würden. Und da kommt für den Nord-Süd-Kanal doch wohl in Betracht, daß er im Falle des Anschlusses an die Südlinie ungefähr 20 km länger werden würde und daß dann ein Aufstieg von 27 m erfolgen müßte und dann wieder ein Abstieg nach Hannover. Das ist ein Umstand, der außerordentlich ins Gewicht fällt. Wenn man sich nun vergegenwärtigt, daß der Nord-Süd-Kanal gegenüber dem Wege von Hamburg über Magdeburg nach Hannover eine Abkürzung von 250 km bringen wird, so bedeutet das eine Ausdehnung des Einflußbereichs von Hamburg um ungefähr 125 km, und das muß doch berücksichtigt werden.

Von mehreren Seiten ist darauf hingewiesen worden, daß über den Nord-Süd-Kanal und über den Mittellandkanal neben der nicht immer hinreichend schiffbaren Elbe eine zweite, stets vollschiffige Wasserstraße von Hamburg nach Magdeburg geschaffen würde. Wenn wir auch die Bedeutung des Nord-Süd-Kanals in keiner

Weise verkennen, so wollen wir doch deshalb unsere Elbe nun nicht gar zu schlecht machen. Wir würden mit der Elbe schon ganz zufrieden sein, wenn nur endlich einmal die Verbesserungen durchgeführt würden, von denen seit Jahren geredet worden ist, die aber niemals in Angriff genommen worden sind. Damit würde in der Tat schon etwas sehr Nützliches geschaffen werden. (Sehr richtig!) Vor allen Dingen würden wir dann nicht mehr erleben, daß in wasserarmen Jahren wochenlang, ja manchmal sogar monatelang der Elbeweg ganz lahmgelegt ist.

Wir würdigen daneben in Hamburg auch durchaus die Bedeutung, die das Industriegebiet zwischen Weser und Elbe für uns hat. Wir bekommen aus diesem Industriegebiet große Mengen von Ladungen, die wir mit unseren Schiffen nach Uebersee bringen, und gerade auch Rückladungen von Hamburg. Auch aus diesem Grunde ist für uns die kürzeste Verbindung die beste, denn desto weiter wird der Einfluß Hamburgs in diesem Gebiet nach Westen reichen. Auch in dieser Beziehung wird der Nord-Süd-Kanal als Abkürzung des Umwegs über Magdeburg von Bedeutung sein. Was nun im besonderen den Verkehr des Industriebezirks bei Staßfurt und Halle anlangt, so sind wir insofern der Meinung, die vorhin von Herrn Dr. Remme ausgesprochen worden ist, daß die Hauptmassen der Güter, die aus dieser Gegend auf dem Wasserwege nach Hamburg hinkommen werden, die Kalisalze aus der Gegend von Staßfurt, uns zukommen werden, einerlei, ob die Nord- oder die Südlinie gebaut wird, und daß sie deshalb für die Wahl der Linie auszuscheiden haben.

Kurzum, wir begrüßen von Hamburg aus die Fortsetzung des Mittellandkanals. Wir sehen aber als das für uns in erster Linie in Betracht kommende Projekt die Nordlinie, notfalls die Mittellinie an; die Südlinie würde den Interessen Hamburgs nicht dienlich sein. (Bravo!)

Vorsitzender: Zu einer persönlichen Bemerkung wünscht noch Herr Dr. Rausch das Wort.

Dr. Rausch (Dessau): Meine Herren! Nicht zu einer persönlichen Bemerkung, sondern zur Richtigstellung zweier Behauptungen. Die eine Behauptung, Magdeburg würde durch die neue Südlinie ausgeschaltet, ist irrtümlich. Unsere Hauptanhänger wohnen im Süden Magdeburgs, die ganze Magdeburger Industrie ist an dem Projekt beteiligt. Magdeburg soll gar nicht ausgeschaltet werden.

Dann ist zweitens gesagt worden, es habe nicht eine Streckenverlegung, sondern nur eine Tieferlegung unseres Projektes stattgefunden. Auch das ist nicht der Fall; es handelt sich tatsächlich um eine Verlegung.

Vorsitzender: Meine Herren! Die Rednerliste ist erschöpft. Es erübrigt mir nur, daß ich den beiden Herren Rednern unseren besonderen Dank für ihre Mühewaltung im Interesse des Zentral-Vereins ausspreche.

Damit ist unsere Tagesordnung erledigt. Wünscht sonst noch irgend jemand zu einer Sache das Wort? — Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Sitzung.

(Schluß 9½ Uhr.)

Zur Vollendung des Mittelland-Kanals

Von Baurat Höch (Hamburg)

Im Zentralblatt der Bauverwaltung ist im Januar d. J. ein Aufsatz von dem Ministerialdirektor Sympher erschienen, in dem für ein möglichst einheitliches mitteleuropäisches Wasserstraßennetz eingetreten, sowie für die neuen Wasserstraßen bestimmte Regelabmessungen empfohlen und zur Erörterung gestellt werden. Von den letzteren und besonders die unter 1, 2 und 3 genannten die beachtenswertesten:

1. Schiffsgröße: 80 m Länge, 9,2 m Breite einschließlich Scheuerleisten, 2,0 m Tiefgang bei voller Ladung, 1000 t Tragfähigkeit.

2. Schleusen: 100 m Nutzlänge der Einzelschleusen, 180 oder 270 m Nutzlänge der Schleppzugschleusen, 10,0 m Torweite, 3,5 m Drempeltiefe.

3. Wassertiefe geregelter Flüsse bei erhöhtem Niedrigwasserstande 1,70 bis 1,80 m, später tunlichst 2,20 m.

In diesen Vorschlägen dürfen wir die Grundsätze der preußischen Regierung für die nach dem Kriege auszuführenden Wasserstraßenpläne erblicken und dürfen annehmen, daß die Reststrecke des Mittellandkanals von Hannover nach der Elbe die erste Ausführung sein wird, der jene Grundsätze zugrunde gelegt werden. Alle Kanalfreunde werden aus diesem Aufsatz mit Freude die Gewißheit entnommen haben, daß für die Folge der Gegensatz zwischen den Kanälen östlich und westlich der Elbe in Fortfall kommen und nun endlich das 600-Tonnen-Schiff als Regelschiff für alle unsere neuzeitigen Kanäle durch das längst erhoffte 1000-Tonnen-Schiff ersetzt werden soll. Noch wünschenswerter würde es allerdings sein, den zukünftigen Ausbau unserer Kanäle für 1200-Tonnen-Schiffe durchzuführen.

Nach den Untersuchungen von Havestadt & Contag in ihrer Denkschrift betreffend die Fortsetzung des Rhein—Hannover-Kanals bis zur Elbe von 1915 wird der Durchgangsverkehr auf diesem Kanal mehr als drei Viertel des Gesamtverkehrs ausmachen, und von diesem Durchgangsverkehr bilden wieder die meist nur in vollen Schiffsladungen beförderten Massengüter den bei weitem größten Teil. Erinnert sei nur an die Ruhrkohle, die nach der Denkschrift mit über 2 Millionen Tonnen allein nach Groß-Berlin über den Kanal gehen wird. Es ist daher ein volkswirtschaftliches Erfordernis ersten Ranges, daß dieser Verkehr nicht nur auf dem Mittellandkanal bis zur Elbe jederzeit mit vollen Ladungen des neuen 1000-Tonnen-Regelschiffes betätigt werden kann, sondern auch auf der nach Osten bis Berlin anschließenden Wasserstraße. Nicht Magdeburg, sondern Groß-Berlin, das bisher einen größten Wasserstraßenverkehr von 8½ Millionen Tonnen (1910) aufzuweisen hatte, haben wir als den größten östlichen Endpunkt des Verkehrsstromes anzusehen, der sich von Westen nach Osten in Richtung des Mittellandkanals erstrecken wird.

Wie steht es nun mit diesen anschließenden Wasserstraßen?

In Betracht kommen: die Spree, die Havel, der Plauer Kanal und der Ihle-Kanal.

Die Schleusen der Spree und Havel bis Brandenburg haben genügende Weite und Länge, um die 1000-Tonnen-Regelschiffe durchlassen zu können. Die Weite ist allerdings mit 9,50 und 9,60 m und die Länge der großen Charlottenburger Schleuse mit 80,18 m auf das äußerste Maß beschränkt. Ein Umbau ist jedoch noch nicht unbedingt sofort erforderlich, sondern kann so lange verschoben werden, bis die Zunahme des Verkehrs Umbauten bedingt. Leider hat die neue Spandauer Schleuse bei 10 m Weite nur eine Länge von 67 m erhalten. Die Wassertiefe der Spree und der Havel von stellenweise 2,0 m unter mittlerem Niedrigwasser oder gar nur 1,80 m bei Brandenburg ist für den neuen Großverkehr nicht genügend und muß gleichzeitig mit der Fortführung des Mittellandkanals entsprechend vermehrt werden.

Wesentlich ungünstiger liegen die Verhältnisse bei dem Plauer Kanal und dem Ihle-Kanal. Bei dem ersteren besitzen die Schleusen eine Länge von 71 m und eine Weite von 8,6 m; bei dem letzteren betragen diese Maße gar nur 70 und 80 m. Die Weite der Brücken beträgt in beiden Fällen 8,6 m. Bei Normalwasser ist nach dem „Führer auf den Deutschen Wasserstraßen“ in beiden Kanälen nur eine Wassertiefe von 1,80 m vorhanden, ja der 600 m lange elbseitige Vorkanal vor der Pareyer Schleuse weist nur eine Tiefe von 1,35 m und der 400 m lange Vorkanal vor der Niegriper Schleuse gar nur eine solche von 0,80 m bei dem niedrigsten Elbwasserstande auf.

Die gegenwärtig auf dem Ems-Weser-Kanal zugelassenen Regelschiffe von 600 t Tragfähigkeit mit 67 m Länge und 8,2 m Breite vermögen demnach auf dem Plauer Kanal nur in beschränktem Maße zu verkehren. Die Weite der Schleusen und Brücken gestattet die Durchfahrt noch gerade, der Tiefgang von 1,75 m aber kann nie voll ausgenutzt werden. Nach eingezogener Erkundigung hat die Einwirkung der Schiffsschrauben in der Mitte des Kanals eine 2,30 m tiefe Rinne geschaffen, die eine Tauchtiefe von 1,60 m, aber nicht das Begegnen zweier 600-Tonnen-Schiffe an jeder Stelle gestattet. Nun sind seit vier Jahren Vertiefungs- und Erweiterungsarbeiten im Gange, deren Gesamtkosten zu 6 835 000 M. veranschlagt sind. Es ist zu hoffen, daß diese Arbeiten nicht nur dem 600-Tonnen-Regelschiff, sondern auch dem zukünftigen 1000-Tonnen-Schiff die jederzeitige unbehinderte Durchfahrt ermöglichen sollen. Der Ihle-Kanal ist wegen seiner geringen Abmessungen für beide Schiffsgattungen vollständig gesperrt. Da er als Bindeglied zwischen dem Mittellandkanal und Berlin nicht entbehrt werden kann, so ergibt sich als weitere Forderung, daß er ebenfalls einem durchgreifenden Umbau zur Aufnahme von 1000-Tonnen-Schiffen unterworfen wird, der die erforderlichen großen Schleusen, die Verbreiterung und Vertiefung und wo erforderlich auch eine Begradigung sowie den Umbau der sämtlichen Brücken vorsieht. Der Umbau muß gleichzeitig mit dem Bau des Mittellandkanals vergenommen und gleichzeitig mit ihm beendet werden.

Für die Elbe ergeben sich folgende Verhältnisse:

Die geringsten Tiefen in dem jetzigen Ausbauzustande betrugen in den Jahren 1904 und 1911 nur rund 0,60 m und durch die geplante Niedrigwasserregelung wird eine Fahrwassertiefe von 1,25 m unterhalb der Saalemündung und 1,10 m oberhalb derselben unter dem niedrigsten Wasserstande von 1904 angestrebt.

Ein Fahrzeug von 1000 t Tragfähigkeit mit 2 m Tiefgang erfordert auf dem Strom eine Kielwasserhöhe von 0,15 m, besser 0,20 m. Je nach der verschiedenen Beladung ergeben sich die erforderlichen Wassertiefen:

leer	0,40 + 0,20 = 0,60 m
bei ¼ Ladung	0,80 + 0,20 = 1,00 „
„ ½ „	1,20 + 0,20 = 1,40 „
¾ „	1,60 + 0,20 = 1,80 „
„ voller „	2,00 + 0,20 = 2,20 „

Nach dem zwanzigjährigen Zeitraum von 1892/93 bis 1912 sind die für die Schiffahrt wichtigen Wasserstände an dem Pegel zu Niegripp, an der Mündung des Ihle-Kanals, die etwa 1 km unter-

halb der geplanten Mündung des Mittellandkanals bei Heinrichsberg liegt, ermittelt:

Niedrigster Wasserstand 1904: —0,36 m PN = +36,63 m NN
„ „ 1911: —0,42 „ „ = +36,57 „ „

(Für die Niedrigwasserregelung ist der niedrigste Wasserstand von 1904 als maßgebender niedrigster Wasserstand (NNW) festgelegt, das Jahr 1911 hat aber einen noch um 6 cm niedrigeren ergeben).

Mittlerer niedrigster Wasserstand
(MNW) = + 0,27 m PN = + 37,26 m NN
„ Sommer-Niedrigwasserstand
(MSNW) = + 0,92 „ „ = + 37,91 „ „
„ Winter- „ „
(MWNW) = + 1,39 „ „ = + 38,38 „ „
„ Sommerwasserstand
(MSW) = + 1,44 „ „ = + 38,43 „ „
„ Winterwasserstand
(MWW) = + 2,13 „ „ = + 39,12 „ „
Jahresmittelwasserstand
(MW) = + 1,78 „ „ = + 38,77 „ „

Ferner ergeben sich für den jetzigen Zustand und den späteren nach Durchführung der Niedrigwasserregelung:

	jetzt	PN	später	PN
Rechnerische Sohle	—0,36 —0,60 =	—0,96	—0,36 —1,25 =	—1,61 m
Wasserst. f. Leergg.	—0,96 +0,60 =	—0,36		
„ f. ¼ Schiffigkeit	—0,96 +1,00 =	+0,04		
„ „ ½ „	—0,96 +1,40 =	+0,44	—1,61 +1,40 =	—0,21 „
„ „ ¾ „	—0,96 +1,80 =	+0,84	—1,61 +1,80 =	—0,19 „
„ „ Voll- „	—0,96 +2,20 =	+1,24	—1,61 +2,20 =	—0,59 „

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß bei Wiederkehr einer solchen Wasserklemme, wie wir sie in den Jahren 1904 und 1911 erfahren haben, und Beibehaltung des jetzigen Bauzustandes der Elbe, das 1000-Tonnen-Regelschiff gerade in leerem Zustande auf der Elbe verkehren kann, daß es bei mittlerem niedrigsten Wasserstande (+27 m PN) mit $^{3}/_{8}$ Ladung, beim mittleren Sommer-Niedrigwasserstande (+0,92 m PN) mit etwas mehr als ¾ Ladung und erst beim mittleren Winter-Niedrigwasserstande (+1,39 m PN) und mittleren Sommerwasserstande (+1,44 m PN) mit voller Ladung auf die Elbe übergehen kann. Nach Durchführung der Niedrigwasserregelung wird unser Schiff schon beim niedrigsten Wasserstande (—0,36 m PN) mit etwas mehr als $^{3}/_{8}$ Ladung, beim mittleren niedrigsten Wasserstande (+0,27 m) mit $^{13}/_{16}$ Ladung und bei allen Wasserständen, die um weitere 0,32 m höher sind, mit voller Ladung auf die Elbe übergehen können. Schon hieraus kann man den großen Vorteil, den die Niedrigwasserregelung der Elbeschiffahrt bringen wird, ersehen, zugleich aber auch erkennen, daß die durch sie herbeigeführte Verbesserung des Stromschlauches noch nicht ausreichende Verhältnisse für die Schiffahrt liefern wird. Eine noch weiter gehende Verbesserung kann nur durch Gewinnung größerer Wassermengen aus Staubecken geschaffen werden.

In der folgenden Tabelle ist die Anzahl der Tage in den einzelnen Monaten der Jahre 1904 und 1911 zusammengestellt, an denen eine Fahrtiefe von 2,20 m nicht vorhanden, also ein Uebergang mit voller Ladung unmöglich war, und zwar wieder für den jetzigen und späteren Zustand. Gewählt sind hier die Kalenderjahre, nicht die Abflußjahre (von November bis Oktober reichend), auch sind sie, soweit die Wasserklemme reichte, bis in das nächste Jahr hinaus ausgedehnt:

	1904		1911	
	jetzt	später	jetzt	später
Januar 13 + 3 . . . . . =	16	—	—	—
Februar	6	—	—	—
März	—	—	—	—
April	—	—	—	—
Mai	9	—	—	—
Juni	19	3	22	9
Juli	31	31	31	31
August	31	31	31	31
September	30	30	30	30
Oktober	31	31	31	31
November 12 + 14 . . =	16	12	30	30
Dezember 4 + 2 . . . =	6	—	31	30
zus. 1904 bzw. 1911 . .	195	138	206	192
Januar 9 + 15 . . . . . =	14	—	7	—
Februar	2	—	—	—
insgesamt	221	138	213	192

Die Schiffahrtsdauer umfaßte 1904 325 Tage und 1911 365 Tage.

Bei Wiederkehr derartig niedriger Wasserstände wie 1911 wird unser Kanal-Regelschiff bei dem jetzigen Zustande der Elbe volle sieben Monate und auch nach Durchführung der Niedrigwasser-Regelung etwas länger als sechs Monate nicht mit voller Ladung auf die Elbe übergehen können.

Das Jahr 1917 brachte zwar nicht ganz so niedrige Wasserstände wie 1904 und 1911 (der niedrigste blieb in Magdeburg 33 cm höher als 1904), ihre Dauer war aber eine noch längere als 1911. Da mir die Wasserstände von Niegripp für dieses Jahr nicht zur Verfügung stehen, so ist für Magdeburg eine gleiche Untersuchung durchgeführt worden. Hier sei nur das Ergebnis mitgeteilt: Vollschiffigkeit würde 1917 bei dem jetzigen Zustande der Elbe an 277 Tagen, also rund neun Monate lang und nach Durchführung der Niedrigwasser-Regelung an 241 Tagen, also acht Monate lang, nicht vorhanden sein. Ein wenig erfreuliches Ergebnis!

Zur Vollständigkeit sind in gleicher Weise die Verhältnisse untersucht, die entstehen, wenn sowohl das Beraun-Staubecken in Böhmen wie das Staubecken bei Hohenwarthe an der Saale oberhalb Saalfeld gebaut sein werden. Das erstere soll nach den bisherigen Planungen einen über das ganze Jahr hindurch gleichmäßig verteilten Zuschuß von 20 cbm/sec. liefern und wird damit in der Gegend von Magdeburg eine Hebung des niedrigsten Wasserstandes um etwa 0,16 m herbeiführen. Das zweite kann mit seinen 169 Millionen cbm, falls diese in erster Linie zur Anreicherung des Niedrigwassers während der trockenen Sommerzeit bestimmt werden, höchstens 10 cbm/sec. liefern und damit eine weitere Hebung bis zu 0,07 m bringen. Die Fahrwassertiefe läßt sich demnach durch die Niedrigwasser-Regelung und den Zuschuß aus den beiden Staubecken auf höchstens 1,25 + 0,16 + 0,07 = 1,48 m steigern.

Rechnet man damit, daß auch die vielen kleinen Staubecken, die im Harz im Niederschlagsgebiet der Elbe geplant sind, zur Ausführung kommen, die aber wegen ihres geringen Stauinhalts selbst zusammengenommen nicht viel leisten werden, so wird man für absehbare Zeit eine Mindesttiefe von rund 1,50 m als das äußerste erreichbare Maß bezeichnen müssen. Günstige Stellen zur Schaffung weiterer großer, leistungsfähiger Staubecken, die eine bemerkenswerte weitere Hebung des Wasserstandes bringen könnten, etwa wie die von Hohenwarthe, sind bisher nicht bekannt geworden.

Durch den späteren regelmäßigen Zuschuß aus den Staubecken werden die für die jetzigen Verhältnisse errechneten Mittelwerte der verschiedenen Wasserstände geändert und können daher für die Beurteilung der späteren Verhältnisse nicht mehr verwertet werden. Der Unterschied zwischen dem späteren niedrigsten und dem gemittelten niedrigsten Wasserstande wird aber annähernd derselbe bleiben wie jetzt, wo er für die ganze Elbe berechnet rund 0,70 m beträgt. Die Summe dieses Maßes und der erreichbaren Mindesttiefe von 1,50 m liefert uns das Maß von 2,20 m. Das besagt: Nach Ausführung der Niedrigwasser-Regelung und aller zurzeit zur Erörterung stehenden Staubecken wird in Zukunft die Elbe unterhalb der Saalemündung bei dem gemittelten niedrigsten Wasserstande eine Tiefe von 2,20 m besitzen, die dem 1000-t-Regelschiff den Verkehr mit voller Ladung gestattet. Oberhalb der Saalemündung wird dieses Ziel erst bei einem um weitere 15 cm höheren Wasserstände erreicht.

Glücklicherweise sind die Jahre mit derartig niedrigen Wasserständen, wie wir sie behandelt haben, nicht allzu häufig, immerhin zwingen uns die Jahre 1892, 1893, 1904, 1911 und 1917 mit ihren geringen Zwischenräumen dazu, derartige Wasserklemmen nicht außer acht zu lassen, sondern sie sorgfältig in unsere Berechnung einzubeziehen. Zeigen doch gerade die letzterwähnten Sätze, daß uns selbst die Durchführung aller bis jetzt erörterten Verbesserungsvorschläge nicht den jederzeitigen vollschiffigen Verkehr des Kanal-Regelschiffes der Zukunft auf der Elbe gewährleistet. Ein jederzeitig vollschiffiger Verkehr muß aber bei einer Wasserstraße von solcher Bedeutung, wie der Mittellandkanal es sein wird, unbedingt möglich sein. Das ergibt sich auch aus folgender Erwägung:

Wenn in Zeiten niedriger Wasserstände auf den deutschen Strömen, die sämtlich in ihren Hauptrichtungen von Süden nach Norden verlaufen, die Schiffahrt mehr oder weniger erschwert und der Nord-Süd-Verkehr entsprechend eingeschränkt ist, ist es um so notwendiger, daß dann wenigstens die West-Ost-Verbindung auf dem Kanal volle Leistungsfähigkeit aufweist. Die Jahre 1904 und 1911 haben bewiesen, daß in solchen Zeiten die Eisenbahnen den Gesamtverkehr nicht bewältigen können. Wird der Güterverkehr dann durch den Kanal wenigstens in der einen Richtung vollkommen gesichert, so brauchen die Eisenbahnen nur den der anderen Süd-Nord-Richtung aufzunehmen. Ihre Inanspruchnahme kann dann nicht so leicht wieder eine so beängstigende werden wie in den genannten Jahren.

Für das Folgende wird auf den umstehenden Lageplan verwiesen, der das Gebiet um Magdeburg darstellt. In demselben sind bezeichnet:

Die Nordlinie von Havestadt & Contag mit ihrer Abzweigung nach Rothensee durch eine strichpunktierte Linie;

die Mittellinie von Franzius, und zwar:

Linie I mit ihrer Abzweigung nach Rothensee, der zugehörige Verbindungskanal zur Saale mit dem Anschlußkanal nach Westeregeln durch eine voll ausgezogene Linie;

Linie II mit ihrem Anschluß an den Verbindungskanal zur Saale durch eine gepunktete Linie;

die Südlinie von Havestadt & Contag mit dem zugehörigen Verbindungskanal zur Saale durch eine gestrichelte Linie;

der Umgehungskanal bei Magdeburg ebenfalls durch eine gestrichelte Linie;

die Verlängerung der Südlinie bis zum Ihle-Kanal durch eine fein gestrichelte Linie;

der von dem Anschlußkanal nach Westeregeln ausgehende Kanal nach Halberstadt durch eine schwach gepunktete Linie; die zweigleisigen Eisenbahnen durch eine doppelte schwache, die eingleisigen durch eine etwas stärkere Linie.

Zwischen der Mündung der Nordlinie bei Heinrichsberg und der Mündung des Ihle-Kanals liegt nur eine Elbstrecke von rund 1 km. Es bestehen keine Bedenken, hier sowie anschließend auf eine kurze Strecke oberhalb und unterhalb schon jetzt die Niedrigwasser-Regelung durchzuführen und eine Mindesttiefe von 1,25 m zu schaffen, die in den Krümmungen schon überall vorhanden und daher nur auf den Uebergängen herzustellen ist. Alsdann fehlen aber immer noch 0,95 m an der Vollschiffigkeit beim niedrigsten Wasserstande. In Jahren mit Wasserständen, die in der Höhe des mittleren niedrigsten Wasserstandes liegen, bei denen also nur noch 0,25 m fehlen, wird man dieses Fehlmaß unbedenklich durch Tieferbaggerung des einen Ueberganges, der ja zwischen den beiden Kanalmündungen nur in Frage kommt, erreichen können. Auch bei einem Fehlmaß bis zu 0,50 m wird man das Ziel zu erreichen noch bestrebt sein dürfen, ohne befürchten zu müssen, einen zu gewaltsamen Eingriff in die natürliche Beschaffenheit des Stromes zu tun. Zurzeit des niedrigsten Wasserstandes das Fehlmaß von 0,95 m durch Baggerung zu schaffen, wird man aber doch, trotzdem es, wie gesagt, sich nur um einen Uebergang handelt, vom strombautechnischen Standpunkt nicht als zulässig bezeichnen dürfen. Wollte man es wirklich wagen, so würde wohl ständig ein Bagger dort tätig sein müssen, um nicht nur die Fahrrinne, sondern auch einen Wendeplatz vor der Mündung des Ihle-Kanals ständig auf voller Tiefe zu halten. Das letztere ist von Wichtigkeit, da bei der Niedrigwasser-Regelung sich nur eine Sohlenbreite von wenig mehr als 40 m ergibt. Der Wendeplatz wird zu ständigen Sandablagerungen Veranlassung geben, die durch Baggerungen zu beseitigen sind.

Durch die bisherigen Strombauarbeiten ist erreicht worden, daß oberhalb der Saalemündung die Sände und mithin auch der Talweg festliegen. Unterhalb der Saale ist dieses Ziel noch nicht erreicht. Die Sände wandern bei jedem Hochwasser eine Strecke stromabwärts und lagern sich bald an dem einen, bald an dem anderen Ufer, ohne dabei auf die Krümmungen viel Rücksicht zu nehmen. Es kann daher leicht vorkommen, daß in einem Jahre ein Sandfeld sich vor beide Kanalmündungen legt und sie sperrt. Bis durch die nötigen Baggerungen freie Fahrt geschaffen ist, können die bedenklichsten Verkehrsstörungen eingetreten sein.

Bei der neuen Südlinie von Havestadt & Contag, die bei Westerhüsen in die Elbe mündet, kommen zwei Spiegelkreuzungen in Betracht, die eine von Westerhüsen nach der oberen Einfahrt des von der preußischen Regierung in Verbindung mit der Niedrigwasser-Regelung geplanten rechtsseitigen Umgehungskanals bei Magdeburg, die andere von der unteren Mündung dieses Kanals gegenüber Rothensee bis zur Mündung des Ihle-Kanals. Ueber die genaue Lage des Umgehungskanals ist bis heute eine Veröffentlichung noch nicht erfolgt. Nach der in dieser Zeitschrift 1917, Seite 30 von Havestadt & Contag gegebenen Skizze des östlichen Teils der neuen Südlinie beginnt er gerade gegenüber der Mündung der Südlinie am ausbuchtenden Ufer mit einer stromaufwärts gerichteten Einfahrt und mündet gegenüber der Einfahrt nach dem Hafen Rothensee wieder am ausbuchtenden Ufer in die Elbe. Beide Mündungen nach dieser Skizze, besonders die obere, sind unzulässig. Da beide in der Regel durch vorgelagerte Sandfelder ständig gesperrt sein werden, so muß die obere stromabwärts in die nächste Uferein buchtung oberhalb des Dorfes Prester verlegt und die untere stromaufwärts in die nächste Uferein buchtung unterhalb von Herrenkrug geführt werden. Die Einführung in die Bucht von Lostau, die in Hinsicht auf den Stromlauf noch besser wäre, ist wegen des Umflutkanals nicht möglich.

Die obere zu kreuzende Elbestrecke zwischen Westerhüsen und Prester besitzt eine Länge von etwa 5 km und weist mindestens drei Uebergänge auf. Für sie kann eine Tiefbaggerung, die für ein Kilometer bei Heinrichsberg unter Einschränkungen noch als zulässig erachtet werden kann, nicht mehr in Betracht kommen.

Von der unteren Mündung des Umgehungskanals unterhalb von Herrenkrug an bis zur Mündung des Ihle-Kanals haben die Kanalschiffe die Elbe sogar auf eine Strecke von rund 15 km zu befahren. Für eine so lange Strecke gilt das eben Gesagte noch in viel höherem Maße. Wollte man hier die Sohle entsprechend durch Baggerung vertiefen, so würde eine selbsttätige Vertiefung der Sohle oberhalb durch Nachlaufen des Sandes eintreten, die sich vielleicht bis zu dem Domfelsen in Magdeburg erstrecken könnte. Da das Auslaufen der Sohle über den Domfelsen hinaus sich nicht ausdehnen könnte, sondern an ihm ein starre feste obere Grenze finden würde, so würde hier eine Stromschnelle bei kleinem Wasser entstehen können, die von der Schiffahrt wohl schwerlich zu überwinden wäre. Die Schiffahrt über Magdeburg hinaus würde also auf der Stromelbe so gut wie unterbunden.

Ein weiterer Gesichtspunkt, der für die Beurteilung der vorliegenden Frage in Betracht kommt, ist die Rücksicht auf den Verkehr. Von den 1913 in Hamburg von der Oberelbe eingeführten 4,65 Millionen Tonnen entfielen auf Magdeburg, die Elbe bis zur böhmischen Grenze, Böhmen und die Saale rund 3 Millionen Tonnen, und in umgekehrter Richtung entfielen von den von Hamburg nach der Oberelbe ausgeführten 5,76 Millionen Tonnen auf diese Gebiete rund 3,1 Millionen Tonnen. Der Rest verteilte sich bei beiden Richtungen auf die Elbe unterhalb Magde-

burgs, die Havel, die anderen Zuflüsse und die Oder. Unterhalb Magdeburgs begegnete sich also ein Berg- und Talverkehr von über 6 Millionen Tonnen. Zu diesem Verkehr wird noch derjenige aus dem Mittellandkanal kommen, der schon in den ersten Betriebsjahren zu 4 Millionen Tonnen (davon über 2 Millionen Tonnen Kohlen) geschätzt werden darf. Bei der Nordlinie wird sich also auf der kurzen Strecke zwischen Heinrichsberg und Niegripp schon sehr bald ein Verkehr von 10 Millionen Tonnen begegnen, der sich, wenn die Verkehrsermittelungen von Havestadt & Contag annähernd zutreffen, sehr schnell noch weiter steigern wird. Als weiter erschwerend darf der Umstand nicht außer acht gelassen werden, daß alle Schiffe oder Schleppzüge, die von dem Mittellandkanal nach Osten oder in umgekehrter Richtung fahren, vor der Mündung des Ihle-Kanals auf dem Strom wenden müssen und bei diesem Vorgehen den durchgehenden Berg- und Talverkehr jedesmal auf kurze Zeit sperren. Anderseits wird besonders der Bergverkehr den Kanalverkehr stark behindern. Bis ein Bergschleppzug, der häufig eine Länge von mehr als 1 km besitzt, bei einer Geschwindigkeit von 3 km in der Stunde an der Mündung des Ihle-Kanals vorüber fährt, vergehen 20 Minuten, und während dieser Zeit ist das Ausfahren aus dem Kanal und das Wenden auf dem Strom eine gewagte Sache. Rechnet man ferner den ständigen Bagger hinzu, so wird hier ein Gefahrpunkt erster Ordnung für den Schiffahrtverkehr geschaffen. Die Kreuzung wird beide Verkehrswege derart störend beeinflussen, daß ihre Leistungsfähigkeit bedeutend herabgedrückt wird. Treten dann, was sich nicht vermeiden lassen wird, Schiffsunfälle und Schiffsuntergänge ein, so können leicht Fälle eintreten, daß beide Verkehrswege, der Kanal sowohl wie die Elbe, vollkommen gesperrt werden. Sollte später zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs auf dem Kanal Nachtbetrieb eingerichtet werden müssen, so kann er bei der Nordlinie auch auf die Elbe ausgedehnt werden. Da nur ein Uebergang in Frage kommt, so läßt sich durch Baggerung eine bestimmte Richtung der Fahrt festlegen und für diese auch eine feststehende Beleuchtung einrichten. Immerhin bleibt die Ueberfahrt während der Nacht, trotzdem der Elbeverkehr alsdann ruht und eine Störung durch ihn nicht zu befürchten ist, nicht ungefährlich.

Bei der Südlinie mit ihren zwei Spiegelkreuzungen der Elbe treten naturgemäß alle erwähnten Schwierigkeiten der Schiffahrt in doppeltem Umfange auf. An eine Einführung des Nachtbetriebes kann hier nicht gedacht werden, da die vielen der Veränderung unterworfenen Uebergänge die Einrichtung einer Beleuchtung nicht ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit des Kanals kann also auf der Südlinie nicht ausgenutzt werden wie bei der Nordlinie.

Um alle diese Schwierigkeiten, die unter Umständen für das deutsche Wirtschaftsleben verhängnisvoll werden können, zu vermeiden, gibt es nur ein Mittel, nämlich die beiden Verkehrswege sich in ungleicher Höhe kreuzen zu lassen, d. h. den Kanal mit einer Kanalbrücke über die Elbe hinwegzuführen. Diese zuerst von Professor Franzius in Hannover in dem Entwurf seiner Mittellinie des Mittellandkanals vorgesehene Lösung muß nach den vorstehenden Darlegungen in jeden Entwurf aufgenommen werden, er mag im übrigen eine Linienführung vorsehen, welche er will.

Bei der Nordlinie ist die hierdurch bedingte Umänderung leicht durchzuführen. Sie wird ungefähr von Calvörde aus südlicher gerückt und kommt etwa in die Lage, die Franzius für die Linie II seiner Mittellinie gewählt hat. Der Uebergang über die Elbe und die Einmündung in den Ihle-Kanal werden ebenfalls nicht wesentlich anders gewählt werden können, als sie Franzius vorgesehen hat. Die Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr würde dafür sprechen, die Einmündung in den Ihle-Kanal etwas weiter östlich in die Mitte zwischen Niegripp und Burg zu verlegen; berücksichtigt man aber, daß durch den Bau einer neuen größeren Schleuse bei Niegripp und Erweiterung der Kanalmündung hier neben der Schleuse bei Rothensee eine zweite Verbindung zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal geschaffen wird, so wird die Einmündung in größerer Nähe von Niegripp als geeigneter erscheinen. Diese Verbindung wird also bei der Mittellinie und der nach dem erwähnten Vorschlag abgeänderten Nordlinie die gleiche sein. Man kann in Erwägung ziehen, ob man die Scheitelhaltung der Nordlinie in +56,6 m weiter über die Elbe bis zum Abstieg nach dem Ihle-Kanal führt, oder ob man etwa von Calvörde ab noch eine besondere Elbehaltung einlegt, deren Höhe durch den Wasserspiegel auf der Kanalbrücke etwa in +54,5 m bestimmt wird. Im ersteren Falle wird der Kanal nur eine einzige Haltung von Misburg bis über Hohenwarthe hinaus in einer Länge von annähernd 150 km aufweisen, im letzteren Falle zwei Haltungen mit rund 120 und 30 km. Die Rücksicht auf den großen durchgehenden Verkehr wird die erstere Lösung als die richtigere erkennen lassen, wenn auch die Kosten etwas höher werden. Sie wird jetzt auch von Rehder empfohlen. Die Hochlegung des Kanals bietet auch die Möglichkeit, in geeigneter Weise und in größerer Nähe der Stadt ein großes Hafengebiet im Nordwesten Magdeburgs zu erschließen, als dies bei der tiefen Lage des Kanals möglich ist. Auch diese Möglichkeit wird von Rehder befürwortet.

Bei der Südlinie gestaltet sich die Sache folgendermaßen: Sie kommt von Oschersleben mit einer 24,5 km langen, in +77,5 m liegenden Haltung an und fällt mit drei Schleusen, die zwei kurze Haltungen von 4 und 2 km Länge bilden, zur Elbe ab. An die letzte Haltung kann die Kanalbrücke in bequemer Weise angeschlossen werden. Da ihr Wasserspiegel jetzt auf + 54,5 m gewählt ist, derjenige auf der Kanalbrücke, der für sie bestimmt ist, jedoch auf etwa + 58,5 m anzunehmen ist, so muß eine Höherlegung um 4 m erfolgen, was bei den vorhandenen Geländeverhältnissen leicht durchführbar ist. Das zu 11,5 m gewählte Gefälle der Schachtschleuse des Abstiegs zur Elbe muß entsprechend um 4 m vermehrt werden. Schwieriger ist die Frage des Abstiegs auf dem rechten Ufer zu lösen. Hier kann man zunächst daran denken, den Kanal kurz hinter dem Elbdeich zu senken und in den rechtsseitigen Umgehungskanal von Magdeburg unterhalb seiner oberen Abschlußschleuse zu leiten. Dann hat man zwar die obere Spiegelkreuzung der Elbe durch die Kanalbrücke vermieden, die untere auf der Strecke von der Mündung des Umgehungskanals bis zur Mündung des Ihle-Kanals, die, wie wir oben gesehen haben, die am meisten bedenkliche ist, bleibt aber noch bestehen. Um auch sie zu vermeiden und auch bei der Südlinie eine vollständige Trennung des Kanal- und Elbeverkehrs herbeizuführen, bleibt als letztes, den Kanal nicht bloß über die Elbe, sondern auch über die alte Elbe und den Umflutkanal hinweg zu führen und jenseits des letzteren den Anschluß an den Ihle-Kanal zu suchen. Hierbei sind wieder zwei Wege möglich. Der eine, in der Planskizze nicht dargestellte, führt westlich von Randau vorüber, kreuzt die Bahn Gommern—Biederitz, wendet sich dann nach Norden und erreicht den Ihle-Kanal östlich von Burg. Er ist etwa 34 km lang und erfordert erhebliche Erdarbeiten. Wegen der Höhenlage des nördlich von Gommern durchschnittenen Geländes muß die Elbehaltung bis in die Nähe des Ihle-Kanals durchgeführt und hier mit einem Hebewerk oder zwei Schleusen der Abstieg von rund 21 m (58,5 bis 37,4 m) überwunden werden. Der zweite durch eine feingestrichelte Linie bezeichnete Weg verläuft bis zur Kreuzung der Bahn Gommern-Biederitz ähnlich wie der erste, führt dann östlich von Biederitz, durch Lostau nach Hohenwarthe und von hier in der gleichen Richtung wie die Mittellinie nach dem Ihle-Kanal bei Niegripp. Er wird etwa eine Länge von 28 km erhalten. Von den beiden Schleusen kann die eine kurz nach der Ueberschreitung des Umflutkanals an dem Ende des hohen Kanaldammes angeordnet werden, während die zweite ihren Platz da erhält, wo auch die Endschleuse der Mittellinie vorgesehen ist. Auch sie ermöglicht wieder eine zweite Verbindung zwischen Elbe und dem Mittellandkanal. Will man eine solche Verbindung auch bei dem ersten Wege schaffen, so kann von Randau nach dem Umgehungskanal bei Prester ein rund 5 km langer Anschlußkanal mit Schleuse bei Randau hergestellt werden.

Nach dem Entwurf von Franzius besitzt die Kanalstrecke von der Elbe bis zum Ihle-Kanal, die nach dem obigen Vorschlag für die Nordlinie die gleiche ist, eine Länge von rund 7 km, während, wie erwähnt, die beiden entsprechenden Strecken der Südlinie zum Anschluß an den Ihle-Kanal 34 bzw. 28 km lang werden. Da die Geländeverhältnisse annähernd die gleichen sind, werden sich die Kosten je nach der Wahl entsprechend höher belaufen, und falls man die zweite Verbindung mit der Elbe von Randau nach Prester ausführen sollte, sich noch weiter steigern. Auch der Elbeübergang wird durch das Hinzukommen der Ueberbrückung der alten Elbe und des Umflutkanals höhere Kosten verursachen als bei der Mittellinie und Nordlinie.

Durch die Ueberführung des Kanals über die Elbe wird bei jeder der drei Linien eine vollständige Trennung des durchgehenden West-Ost-Verkehrs des Kanals von dem durchgehenden Nord-Süd-Verkehr der Elbe herbeigeführt und durch die zwei Verbindungen, die für jede Linie zwei getrennte Mündungen darstellen, gleichzeitig eine zweckmäßige Trennung des von dem Kanal auf die Elbe übergehenden Verkehrs nach der Nord- und Südrichtung. Bei der Nord- und Mittellinie wird die obere Verbindung in der Gegend von Rothensee den Verkehr zwischen dem Kanal einerseits, Magdeburg und der Oberelbe anderseits vermitteln, während der unteren Verbindung bei Niegripp nur der Verkehr des Kanals mit allen Orten stromabwärts, besonders mit Hamburg und Lübeck zufällt. Wird bei der Südlinie die untere Verbindung ebenfalls bei Niegripp geschaffen, so ist die Trennung des Verkehrs die gleiche. Wird sie dagegen bei Randau angeordnet, so fällt ihr auch der Verkehr mit Magdeburg zu, während der oberen nur derjenige mit der Oberelbe (Sachsen und Oesterreich) verbleibt. Durch die Trennung des Verkehrs wird auch eine sehr wünschenswerte Entlastung der Elbe bei Magdeburg erreicht. In jeder Hinsicht werden somit klare Verkehrsverhältnisse geschaffen.

Eisenbahnen und Wasserstrassen

Von Regierungsbaumeister Wilhelm Richard, Dortmund

In norddeutschen Kreisen der Binnenschiffahrt-Treibenden wird vielfach darüber geklagt, daß sich ihnen nicht genügend Verkehr biete, und die Schuld hieran wird auf die Frachtfestsetzungen der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung geschoben, denn diese Verwaltung setze ihre Frachtsätze so niedrig an, daß es nicht möglich sei, sie durch Binnenschifffrachten zu unterbieten und die Eisenbahnen durch Uebernahme am Verkehr zu entlasten.

Namentlich die jüngsten Verhandlungen im Preußischen Landtage über die Kriegszuschläge haben den Klagen wieder Nahrung gegeben, weil die Staatseisenbahnverwaltung den Zuschlag nur auf 15 % — mancher spricht auch von 25 % — bemessen hat und trotzdem einen Minderüberschuß von 250 000 000 Mark im Staatshaushalte hatte. Zum Vergleiche werden die Zuschläge deutscher Eisenbahnen angeführt, die zwischen 50 % und 200 % liegen. Wenn auch diese Zahlenangaben nicht auf die gleichen Grundlagen und Einheiten und Verhältnisse zurückgeführt worden sind, also nur bedingten Wert als Vergleichmaße haben, werden sie doch von den Binnenschiffahrt-Treibenden verwandt, um Stimmung für ihre Sache zu machen und der Eisenbahnverwaltung vorzuwerfen, daß sie ihre Tarife nicht wie im kaufmännischen Leben üblich den wirklichen Unkosten entsprechend aufstelle, sondern daß sie sie aus — nach Ansicht der Klagenden zu weit gehenden — Rücksichten auf die Kriegsindustrie und Gewerbetreibenden so niedrig wie möglich halte und daß sie selbst vor Minderüberschüssen nicht zurückschrecke; die Entlastung durch die Schiffahrt sei so nicht möglich und die schweren Lasten der Steuerzahler würden durch die geringe Höhe der Tarife noch vermehrt.

Die Gedankengänge bewegen sich in Richtungen, die der Wirklichkeit nicht entsprechen; sie setzen Verhältnisse, Ursachen und Wirkungen voraus, die nicht vorhanden sind, und gehen über Umstände stillschweigend hinweg, die unbedingt bei der Beurteilung der Wechselwirkungen zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt und Allgemeinheit zu beachten, ja für das Urteil unbedingt entscheidend sind.

Es wird gern zugegeben, daß die genannten Zustände an und für sich recht unverständlich erscheinen und einer Erklärung bedürfen. Diese Erklärung, sowie die Darlegung der Grundlagen der Tarifpolitik der Eisenbahn und die der Lage der Binnenschiffahrt, wie sie vom Standpunkte des Eisenbahners aussieht, soll in den folgenden Zeilen untersucht werden. Ausgegangen wird von den bis jetzt vorliegenden Schätzungen des wirklichen Ergebnisses des Haushaltsjahres 1917 und von dem Haushaltsplane 1918 der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Da diese Verwaltung von überragender Bedeutung für Norddeutschland ist und ihre Strecken in der Hauptsache als Wettbewerbsstrecken für Binnenwasserstraßen in Frage kommen, dürfte das Ergebnis der folgenden Ausführungen die wesentlichen Ursachen, wenn nicht geradezu die Ursachen der beklagten Lage der Binnenschiffahrt ergeben oder zu ihnen hinführen.

Zunächst bedarf der Ausdruck „Minderüberschuß" einer Erklärung. Um diesen Betrag werden nicht etwa die gesamten Einnahmen durch die Betriebsausgaben und anderen Selbstkosten überschritten, sondern er ist die Spannung zwischen dem Reinüberschusse der Eisenbahn (Gesamteinnahme — Gesamtausgaben einschließlich Anlagebetragverzinsung und -tilgung) und der gesetzmäßigen Zubuße der Eisenbahnverwaltung zu den Kosten der allgemeinen Staatsverwaltung. Diese Zubuße beträgt gemäß Gesetz vom Jahre 1910 jährlich 2,1 % des jeweiligen statistischen Anlagekapitals der Staatseisenbahnverwaltung und war in den früheren Jahren wesentlich stets durch den Reingewinn übertroffen.

Da nun das Haushaltsjahr 1917 nach der zurzeit vorliegenden Schätzung einen Reinüberschuß von nur 26 Millionen Mark ergibt, aber die obengenannten 2,1 % im Jahre 1917 276 Millionen sind, bleiben die Einnahmen voraussichtlich um 250 Millionen hinter dem an die allgemeine Staatsverwaltung abzuführenden Soll zurück oder mit anderen Worten, es ergibt sich der obenerwähnte Minderüberschuß von 250 Millionen Mark.

Da für das Jahr 1918 ein solcher von 472 Millionen einschließlich 100 Millionen zur Deckung der Fehlbeträge der Jahre 1914 bis 1917 veranschlagt worden ist, ist zu dessen Deckung oder möglichster Verminderung ein Kriegszuschlag von 15 % zu den Frachtsätzen des Güter- und Tierverkehres und von 10 % zu den Sätzen der Militär- und Personentarife eingeführt worden.

Unter diesen Erhöhungen werden von den Verkehrtreibenden die Steuerbeträge der Verkehrssteuer (Gesetz vom 8. April 1917) erhoben, die die obengenannten Zuschläge im Gütervekehr auf 7 + 15 + 15 % von 7 % = 23,05 % und im Personenverkehre auf rund 25 % erhöhen, die indessen bei der vorliegenden Betrachtung außer Ansatz bleiben müssen, denn sie sind Reichssteuern und fließen nicht in die Kassen der Eisenbahnverwaltung. Es würde sich also im Vergleiche zu anderen Ländern eine noch geringere Frachterhöhung ergeben, als von mancher Seite angegeben (25 %), wenn die Eisenbahnverwaltung nicht außer diesen Zuschlägen noch ganz erhebliche Einnahmeerhöhungen durch eine neue Gütereinteilung und Aufhebung von Ausnahmetarifen gewinnen würde. Besonders ist die Schwerindustrie durch solche Versetzungen ihrer Rohstoffe und Fabrikate in höhere Tarifklassen stark belastet.

Durch diese Erhöhungen (für 1918 313 Millionen) könnte es gelingen, den oben erwähnten Ausfall an Ueberschuß (472 Millionen) auf rund 159 Millionen herabzudrücken. Von diesen kann die allgemeine Staatsverwaltung 59 Milionen aus Steuerbeträgen und Erhöhungen anderer Einnahmen decken, so daß voraussichtlich die schon oben erwähnten 100 Millionen Mark durch Anleihe gedeckt werden müssen.

Außer diesen Ansprüchen der allgemeinen Staatsverwaltung muß die Eisenbahnverwaltung den sehr weit gehenden Ansprüchen des Reiches (Heer und Post) ohne entsprechende Vergütung nachkommen und dann auch noch ihre gesamten Anlagekosten verzinsen und tilgen.

Da die Eisenbahnverwaltung ihre Tarife so bemessen muß, daß

1. die Betriebs- und die übrigen Selbstkosten im Durchschnitte herausgewirtschaftet und
2. außer der Verzinsung ihrer Schuld (4 %) noch 1,55 % des statistischen Anlagekapitals oder 2,3 % der Eisenbahnschuld getilgt werden und
3. zu den Kosten der allgemeinen Staatsverwaltung noch ein Zuschuß von einem Viertel dieser Kosten geleistet wird und
4. ihre Betriebsmittel, Leistungen für Reichszwecke, so weit das Reich sie nicht bezahlt, gedeckt werden,

während die Binnenschiffahrt

1. nur ihre Betriebs- und übrigen Selbstkosten decken muß, die die Hälfte der der Eisenbahn betragen sollen, dagegen

Anm. der Schriftleitung: Wir geben diesen Aufsatz wieder, ohne seinem Inhalt in allen Teilen beizustimmen. Erwiderung behalten wir uns vor.

2. die für die Wasserstraßen aufgewandten Summen jedoch nur in einzelnen Fällen, nicht etwa allgemein wie die Eisenbahnen, und dann auch nur zu dem geringeren Satze von 3,5 % verzinsen und tilgen muß,

dürfte doch wohl die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung nicht die Ursache dafür sein, daß der Binnenschiffahrt das Leben so schwer gemacht wird; denn in die Tarife sind von der Eisenbahnverwaltung ganz wesentliche Unkosten eingerechnet, die die Binnenschiffahrt-Treibenden nicht in gleichem Umfange zu tragen haben. Wenn diese zur Belebung des Verkehrs wünschen, daß ihre Frachten möglichst niedrig bleiben sollen, dann kann doch nicht von der Eisenbahnverwaltung verlangt werden, daß von dieser allgemein höhere Erträge als unbedingt nötig herausgewirtschaftet werden. Es würde auch sicher auf stärksten Widerspruch der weitesten Kreise stoßen, wenn die Eisenbahntarife allgemein erhöht werden sollten, damit dem kleinen Kreise der Binnenschiffahrt-Treibenden Verkehr zugeführt wird. Solange nicht zwingende Staats- oder Allgemeinheitsforderungen solche Tariferhöhungen verlangen, werden sie nicht in Frage kommen, und es darf angenommen werden, daß, falls die Verhältnisse wieder dazu drängen, die Schiffsfrachten ebenfalls wieder erhöht werden.

Auch die Erhöhung in den Wettbewerbverkehrsbeziehungen durch Ausnahmetarife kommt nicht in Frage. Es würden Tarife zu schaffen sein, durch die auf die Beförderung von Gütern über bestimmte Strecken zwischen bestimmten Orten dieser Strecken (solchen mit Wasserumschlag) ein Zuschlag gelegt wird. (Es kann nicht ohne weiteres der gesamte Verkehr der in Frage kommenden Strecken einbezogen werden, weil nur der in den Umschlagsorten zu behandelnde, in Frage kommt). Solche Tarife würden aber nicht nach Art der bisher geschaffenen Ausnahmetarife aufgebaut werden können, die

1. entweder für Güter bestimmter Art oder
2. für solche bestimmter Empfangsgebiete oder
3. für solche aus bestimmten Versandgebieten oder
4. für solche bestimmter Verkehrsbeziehungen

ohne Rücksicht auf die Leitung über bestimmte Strecken gelten, so daß die Tarifkilometertafeln die gemeinsame Grundlage aller Tarife bleiben, sondern diese Wasserstraßenwettbewerbstarife würden nur in der Weise aufgestellt werden können, daß für die in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen Zuschläge durch Erhöhung der entsprechenden Tarifkilometerzahlen in die Grundlagen (Kilometertafeln) eingearbeitet würden. Für diese umfangreichen Arbeiten sind aber keine Kräfte vorhanden, vor allem aber dürfte die Feststellung der Grundzüge für diese Arbeiten fast unüberwindliche Schwierigkeiten machen.

Vor allem aber sind Aenderungen der Tarifpolitik wohl kaum nötig, weil schon heute ein Zwang für die Schiffahrt wirkt: Die Eisenbahn ist so stark belastet, daß ein Teil des Verkehres auf die Wasserstraßen abwandern oder sich ableiten lassen oder überhaupt auf seine Bewältigung verzichten muß. Es ist daher richtig, diesem Zwange durch Sperrungen oder dergleichen nachzuhelfen, wie es mit Erfolg ja auch geschehen ist.

Die wirklichen Ursachen der beklagten Lage der Binnenschiffahrt dürften hauptsächlich mangelhafte Kenntnis des Publikums und Unzulänglichkeit der Betriebsführung und baulichen Anlagen sein; denn die Eisenbahn ist eben den Versendern im allgemeinen als das Beförderungsunternehmen bekannt; die Auflieferung, Abfertigung und Aushändigung ist fast allerorts im ganzen Reiche im Grunde dieselbe, da unsere Eisenbahnen nach einheitlichen Grundsätzen trotz der großen Zahl der Verwaltungen geleitet werden; ferner ist die Beförderungsfrist kürzer und vom Versender und Empfänger sicherer zu übersehen, so daß der Warenumschlag kürzer wird und weniger Zinsen frißt; vor allem aber stecken der Allgemeinheit noch die von England herüber gekommenen, bis in die siebziger Jahre hinein herrschenden Vorstellungen von der fraglosen Ueberlegenheit der Eisenbahn zu fest im Gedächtnisse. Es darf nicht übersehen werden, daß unsere moderne Binnenschiffahrt eine wesentlich jüngere Schwester der Eisenbahn ist, daß ihre „Ausstattung noch nicht so vervollständigt ist, wie die der letzteren und daß ihre Wege und Straßen erst stückweise gebahnt und für moderne Ansprüche ausgebaut sind.

Hier dürfte vor allen Dingen daher von der Binnenschiffahrt der Hebel anzusetzen sein, wenn sie ihre Lage bessern wollte. Irgendwelche wesentliche Hoffnungen auf Aenderungen der Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung erscheinen vorläufig aussichtslos.

Die Binnenschiffahrt muß sich vor Augen halten, daß durch die Gewinne der Eisenbahnverwaltung, die als Zuschüsse an die allgemeine Staatskasse abgeführt werden, ein großer Teil der Wasserbauten bezahlt wird, ein wirklicher Vorteil herausgewirtschaftet wird und so kein ihr schädlicher Wettbewerb entsteht, daß sogar die schweren Lasten der Steuerzahler noch dank den Eisenbahntarifen vermindert werden.

Abhilfe für die Binnenschiffahrt muß dadurch geschaffen werden, daß von beiden Seiten mit vollem Verständnis der Eigenheiten jedes der beiden Verkehrswesen bearbeitet wird und daß, zumal die Eisenbahnbetriebsmittel gar nicht im Stande sind, den aufkommenden Verkehr ausreichend zu bedienen, für die Ausnutzung des gesamten Laderaumes gesorgt wird. Es darf angenommen werden, daß, falls die Binnenschiffahrt zu Beginn des Krieges im großen Ganzen besser gerüstet und in das Verkehrswesen eingeführt gewesen wäre und einen größeren Schiffspark besessen hätte, die Nachfrage nach Schiffsraum nicht die Frachten so hätte in die Höhe treiben können, wie dies in letzter Zeit geschehen ist.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Mai 1918. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber zugegangenen Berichte nachfolgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Mai:

Ueber den Stand der Rheinschiffahrt ist folgendes zu berichten: Die verstärkten Zufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen, welche Ende April einsetzten, haben den ganzen Berichtsmonat angehalten. Günstiger Wasserstand erlaubte volle Abladung der Kähne, so daß an Laderaum kein Mangel auftrat. Dagegen bewirkte der große Verkehr eine Knappheit an Schleppkraft, so daß Kähne oft mehrere Tage warten mußten, bis sie Einteilung in einen Schleppzug finden konnten. In den Kanalhäfen herrschte ein derartiger Andrang, daß sich das Kohlensyndikat gezwungen sah, die Verladung nach dem Rhein-Weser-Kanal für acht Tage zu sperren. Der Verkehr nach und vom Oberrhein war sehr lebhaft, in den oberrheinischen Häfen mußte häufig Sonntags und bei Nacht gearbeitet werden. Der Main- und Obermainverkehr war stark, letzterer litt sehr unter ungünstigen Wasserständen.

Im Monat Mai konnte bei fast normalem Wasserstand die Schiffahrt auf dem Neckar ungehindert ausgeübt werden. Auch die Frachtverladung von Kohle bergwärts ist genügend gewesen, so daß der Schiffsraum bei dem jetzt fast normalen Wasserstande des Neckar kaum ausreichte. Arbeitsgelegenheit ist auch reichlich vorhanden.

Der Schiffsverkehr auf der Elbe wurde im Mai durch den sich immer ungünstiger gestaltenden Wasserstand in hohem Maße beeinflußt. Der Wasserstand ging andauernd zurück und hatte am 29. einen Tiefstand von 210 cm unter Null am Dresdener Pegel erreicht. Abgesehen von den umfangreichen Ableichterungen, die sich infolgedessen notwendig machten, wirkte der ungewöhnlich niedrige Wasserstand aber auch insofern störend und hemmend auf den Betrieb ein, als eine größere Anzahl Dampfer in Anbetracht ihres Tiefganges nicht mehr betriebsfähig war und der Betrieb, namentlich auf der oberen Elbe, nur noch mit ganz leicht-

gehenden Dampfern aufrechterhalten werden konnte. Im Güterverkehr selbst hatte der Stückgutverkehr infolge der auf weitere Verkehrsrichtungen ausgedehnten Bahnsperre eine Zunahme erfahren, wenn auch nicht in dem erwarteten Umfange. In Massengütern lag dagegen das Geschäft andauernd still, weil namentlich auch die Verladungen böhmischer Braunkohlen noch immer von ganz unbedeutendem Umfange waren. Ein erheblicher Teil des verfügbaren Raumes mußte überdies zu Ableichtezwecken verwendet werden, so daß an einzelnen Plätzen Raumknappheit eintrat.

Der Schiffahrtsverkehr auf den märkischen Wasserstraßen war verschiedentlich sehr rege, was mit zeitweise besseren Wasserständen, namentlich der Oder, zusammenhing. Die Ankünfte oberschlesischer Steinkohlen nahmen mehrere Wochen hindurch großen Umfang an; gegen Ende des Monats flauten sie aber wieder ab. Die Verladungen von Massengütern in der Mark erstreckten sich vor allen Dingen auf Braunkohlenbriketts, die über Königswusterhausen und Fürstenberg (Oder) in zunehmendem Maße zur Verschiffung gelangten. Der Stückgutverkehr der regelmäßigen Dampferlinien war mittleren Umfangs. Die Eilgüterschiffahrt bewegte sich in engen Grenzen. Die Frachtsätze mußten zum Ausgleich des außerordentlich niedrigen Wasserstandes erhöht werden, ebenso wie die Schlepplöhne. Gegenüber dem Vorjahre ist eine gewisse Abschwächung zu verzeichnen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Anna Christine Rheinschiffahrtsges. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Gesellschaft ist laut Beschluß vom 27. Mai aufgelöst, Karl Dunkelberg ist Liquidator.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Nach 514 380 M Abschreibungen ergab sich für 1917 ein Reingewinn von 387 514 M.

Binnenschiffahrts-Genossenschaft e. G. m. b. H., Hamburg. Ende 1917 waren 112 Genossen mit 1120 M Geschäftsanteilen und Haftsumme vorhanden. Aktiva und Passiva bilanzierten mit je 8985 M.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Aus 431 771 M Reingewinn (493 084 M Abschreibungen) wurden für 1917 auf 2 250 000 M Kapital 12 % Dividende verteilt.

Brown, Boveri & Cie. A.-G., Mannheim. An Daniel Hohm ist Prokura erteilt.

Demerag Donau—Main—Rhein-Schiffahrts-A.-G., Nürnberg. Für 1917 ergab sich nach 121 581 M Abschreibungen ein Reingewinn von 255 161 M. Die Dividende betrug 8 %, auf 1500 vollgezahlte Aktien je 80 M und auf 1000 mit 25 % eingezahlte Aktien je 20 M.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Die Abschreibungen für 1917 betrugen 5 080 010 M, der Reingewinn 4 594 986 M, die Dividende 14 % von 14 000 000 M.

Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G., Berlin, gegründet am 5. April mit 10 000 000 M Kapital, Vorstand Walter Schadt und Dr. jur. Otto Merckens.

Donau-Transport-Gesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 7. März mit einer Million Mark Stammkapital, Geschäftsführer Gustav Gudebus und Georg v. Bruchhausen.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. Der Reingewinn für 1917 stellte sich nach 1 417 614 M Abschreibungen auf 1 778 030 M.

Elsflether Werft A.-G. Die Bilanz für 1917 weist bei 500 000 M Aktienkapital je 503 095 M Aktiva und Passiva auf.

Emder Verkehrsgesellschaft A.-G. Für 1917 ergab sich nach 33 269 M Abschreibungen ein Reingewinn von 3 650 M.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Für 1917 wurden aus 304 078 M Reingewinn (nach 494 629 M Abschreibungen) auf 3 000 000 M Kapital 6 % Dividende gezahlt.

Hafen-Dampfschiffahrt A.-G., Hamburg. Das Geschäftsjahr 1917 schloß nach 158 701 M Abschreibungen mit 214 717 M (310 366 M) Verlust.

Hamburger Elbe-Schiffswerft A.-G. An H. A. R. Weiß ist Prokura erteilt.

Hamburger Werft A.-G. Für 1917 ergab sich nach 3624 M Abschreibungen ein Reingewinn von 2465 M.

Hansa A.-G. für Warenverkehr, Breslau. In Danzig ist eine Zweigniederlassung eingetragen.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt (Main). In Danzig ist eine Zweigniederlassung eingetragen. Baurat Hermann Galewski ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Lehnkering & Cie. A.-G., Duisburg. Nach 677 771 M Abschreibungen ergab sich für 1917 ein Reingewinn von 690 755 M.

Lindener Kanalschiffahrt G. m. b. H., Linden. Die bisherigen Geschäftsführer Carl Walter und Paul Leonhardt haben jetzt Prokura, Direktor Carl Nußbaum und Ingenieur Wilhelm Fricke sind Geschäftsführer.

Neue Karlsruher Schiffahrts-A.-G. Nach 94 760 M Abschreibungen verblieb für 1917 eine Differenz von 9731 M, die durch Einzahlung der Aktionäre gedeckt wurde.

Niedersächsische Verfrachtungs-Gesellschaft m. b. H., Hannover. An Carl Walter und Paul Leonhardt ist Gesamtprokura erteilt.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Konsul Fritz Achelis ist durch Tod aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Odin, Deutsche Schiffshebungsgesellschaft m. b. H., Berlin. An Adolph Stucken ist Gesamtprokura erteilt.

Orenstein & Koppel — Arthur Koppel A.-G., Berlin. Der Reingewinn für 1917, nach 1 341 279 M Abschreibungen, betrug 9 569 908 M, die Dividende 14 % von 45 000 000 M.

Ostsee-Werft Schiffbau und Maschinenfabrik A.-G., Frauendorf bei Stettin. Dem Oberingenieur Carel Sombeck ist Prokura erteilt.

Julius Pintsch A.-G., Berlin. Die Abschreibungen für 1917 betragen 1 028 200 M, der Reingewinn 2 681 364 M, die Dividende 14 % von 18 000 000 M.

Raab, Karcher & Cie. G. m. b. H., Straßburg. Das Stammkapital ist um 10 000 000 M auf 15 000 000 M erhöht.

Rheinkiesbaggerei Neuß-Düsseldorf G. m. b. H., Neuß. Peter Bong ist als Geschäftsführer abberufen.

Rheinkiesbaggerei Neuß-Düsseldorf G. m. b. H., Neuß. Hedwig Klutz erhielt Prokura.

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Mannheim. Für 1917 ergab sich nach 700 000 M Abschreibungen ein Reingewinn von 655 041 M.

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel bzw. Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Dr. Robert Weber ist unter Erlöschen seiner Prokura zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede bestellt.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Kommerzienrat Georg Sachsenberg ist aus dem Vorstand ausgeschieden, dem Oberingenieur Ludwig Ahlers ist Prokura erteilt.

Schiffahrts-Gesellschaft Westfalen G. m. b. H., Hannover. Gegründet am 3. Mai mit 25 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Adolf Kirsten und Friedrich Schmeil.

Schiffahrt- und Kohlengesellschaft m. b. H., Mannheim. Die Firma ist erloschen.

Schiffswerft Oldenburg A.-G., Nordenham. Das Vorstandsmitglied Erich Krale heißt richtig Erich Krall.

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Paul Volkmar Queißer ist durch Tod aus dem Vorstande ausgeschieden.

Securitas-Werke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau, Harburg. Gegründet am 19. März 1918 mit 9 000 000 M Aktienkapital, Vorstand Gustav Linnmann, August Buchwald, Robert Proebsting, Prokuristen Hermann Wennemann, Johann Madel.

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Dem Oberingenieur Fritz Mösle ist Gesamtprokura erteilt.

M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft, Konstanz. An Carl Bartholomeus ist für die Niederlassung Duisburg Prokura erteilt.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München. Die Abschreibungen für 1917 betragen 1 590 199 M, der Reingewinn 431 810 M, die Dividende 10 % von 3 000 000 M.

Spree-Havel-D.-G. Stern, Berlin. Laut Beschluß vom 17. Mai 1918 kann die Gesellschaft auch Schiffe bauen und ausbessern.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G. Stadtrat Emil Müller ist zum alleinigen Vorstandsmitgliede gewählt.

Union Transportgesellschaft m. b. H., Mannheim. Valentin Jung und Leendert Antonie van Gunsteren jr. sind nicht mehr Geschäftsführer, Max Hedermann ist als solcher bestellt.

Vereinigte Bugsier- & Frachtschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Laut Beschluß vom 4. Juni 1918 ist das Grundkapital um 4 000 000 M, ausgegeben zu 250 %, auf 6 000 000 M erhöht.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Für 1917 wurden 407 550 M Abschreibungen vorgenommen, der Verlust beträgt jetzt 3 314 969 M.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Crefeld. Die Firma lautet jetzt Winschermann G. m. b. H., das Stammkapital ist um 150 000 M auf 300 000 M erhöht.

Zoppoter Motorbootgesellschaft m. b. H. Die Liquidatoren Zander, Kloß und Kümmel sind ausgeschieden.

Konkurs-Nachlaß des Motorbootbesitzers Wilhelm Walz in Grünau (Mark), eröffnet am 31. Mai 1918 beim Amtsgericht Cöpenick.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. N. 16 165. **Seewasserverdampfer für Unterseeboote.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder, Neuhoferstraße 17—27. 10. 3. 16.

Klasse 65a. 3. M. 62 744. **Wasserfahrzeug.** Hermann Menzel, Berlin, Reuchlinstr. 10. 5. 3. 18.

Klasse 65a. 2. E. 22 641. **Wasserfahrzeug.** Martin Egerland, Nürnberg, Ebenseestr. 14. 1. 10. 17.

Klasse 65a. 17. P. 36 288. **Sicherheitsvorrichtung gegen das Ausströmen von schädlichen Gasen bei Kaltdampf-Kältemaschinen für Schiffe.** Richard Plersch, Augsburg, Rugendasstr. 19. 19. 12. 17.

Klasse 65a. 4. G. 45 448. **Einbau von Schiffsantriebsmaschinen in geschlossene Behälter.** Gasmotoren-Fabrik Deutz, Köln-Deutz. 24. 7. 17.

Klasse 65a. 4. Sch. 48 687. **Tauchboot, das bei Unterseefahrt durch Elektromotoren und bei Ueberwasserfahrt durch Verbrennungsmaschinen angetrieben wird.** Dr.-Ing. Wilhelm Schmidt, Kassel-Wilhelmshöhe. 4. 6. 15.

Klasse 65a. 1. M. 60 971. **Schiffsform.** K. k. privilegierte Allgemeine österreichische Boden-Credit-Anstalt, Wien; Vertr.: Paul Müller, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 26. 2. 17.

Klasse 65a. 36. N. 17 167. **Seewasserverdampfer.** Georg Niemeyer, Harburg a. d. Elbe. 14. 2. 18.

Klasse 65b. 1. U. 6384. **Aufschleppe für Wasserfahrzeuge.** Unruh & Liebig, Abteilung der Peniger Maschinenfabrik und Eisengießerei Akt.-Ges., Leipzig-Plagwitz. 11. 12. 17.

Klasse 65d. 9. H. 64 071. **Seemine.** Chr. Hülsmeyer, Düsseldorf-Grafenberg, Richtweg 11. 22. 10. 13.

Klasse 65d. 9. N. 15 270. **Selbsttätige Auslösevorrichtung für Tiefensteller von Seeminen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 20. 4. 14.

Klasse 65d. 1. M. 57 242. **Einrichtung zur Erhöhung der Treffsicherheit von Torpedos.** Christian Meyer, Düsseldorf, Halskestr. 7. 28. 10. 14.

Klasse 65d. 4. R. 40 213. **Stoßzünder für selbstfahrende Torpedos.** J. Ringstadt u. A. Joh. Bull, Horten (Norw.); Vertr.: B. Tolksdorf, Pat.-Anw., Berlin W 9. Zus. z. Pat. 302 969. 19. 3. 14.

Klasse 65f, 3. L. 44 646. **Wasser- und Luftpropeller.** Adolf Langen, Köln-Nippes, Simon-Meister-Str. 38. 17. 10. 16.

Klasse 65f, 21. A. 29 271. **Antrieb von Schiffsschrauben mit mindestens drei Schraubenwellen durch eine oder mehrere Dampfturbinen.** Allgemeine Elektricitätsgesellschaft, Berlin. 24. 4. 17.

Klasse 65f, 19. A. 29 614. **Elektrischer Antrieb von Schiffen, insbesondere Fähren, mit am Bug und Heck angeordneten Propellern.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 18. 8. 17. V. St. Amerika 8. 1. 16.

Klasse 65f, 21. V. 14 087. **Turbinenantrieb für die Propellerwellen und die Hilfsmaschinen auf Schiffen.** Vereinigte Dampfturbinen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin. 8. 2. 18.

Klasse 84a, 1. K. 64 838. **Bauwerk in Flußgerinnen zur Verhütung des Verkiesens eines abzweigenden Kanals.** Dipl.-Ing. Alfred Kunz, München, Herzog-Rudolf-Str. 19. Zus. z. Pat. 281 995. 8. 10. 17.

Klasse 84a, 3. L. 46 187. **Fischtreppe.** Dr. Gottlieb Lüscher, Aarau (Schweiz); Vertr.: Dr. H. Göller, Pat.-Anw., Stuttgart. 18. 2. 18. Schweiz 26. 12. 17.

Klasse 84c, 2. B. 81 961. **Eiserne Spundwand aus Z-Eisen.** Dipl.-Ing. Ernst Baumann, Spandau, Bismarckstr. 4. 5. 7. 16.

Klasse 84d, 2. D. 33 567. **Verfahren und Vorrichtung zum Betriebe von Baggermaschinen ohne vordere Lenkräder.** Deutsche Automobil-Constructionsgesellschaft m. b. H., Charlottenburg. 13. 7. 17.

Klasse 84d, 2. A. 30 470. **Löffelbagger, bei dem das Oeffnen und Schließen des Löffels mittels eines mit einem oder zwei beweglichen Rollengehäusen versehenen Hubseilzuges erfolgt.** Heinrich Arens, Lübeck, Viktoriastr. 2. 11. 4. 18.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 17. 306 969. **Warmwasserheizungsanlage.** Dipl.-Ing. Albert Hennig, Hamburg, Klosterallee 63. 15. 4. 13. H. 62 112.

Klasse 65d, 9. 307 204. **Anstoßzünder für Seeminen.** Ferdinand Schneider, Fulda. 18. 2. 17. Sch. 51 077.

Klasse 84a, 3. 306 902. **Hebbarer, aus einem Hauptkörper und aufgesetzter Klappe bestehender Staukörper für Wasserwehranlagen.** Albert Huguenin, Zürich (Schweiz); Vertr.: H. Nähler, Dipl.-Ing. F. Seemann u. Dipl.-Ing. E. Vorwerk, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 8. 5. 17. H. 72 100.

Klasse 84b, 2. 306 903. **Schiffeisenbahn mit entlastenden Schwimmkörpern auf quergeneigter Ebene.** Grün & Bilfinger Akt.-Ges., Mannheim. 9. 11. 17. G. 45 864.

Klasse 84c, 2. 306 904. **Auf Gründungspfähle aufschiebbarer rohrförmiger Stütz- und Absteifkörper.** Aage Nielsen, Kopenhagen; Vertr.: Otto E. Zoepke, Pat.-Anw., Berlin W 9. 21. 3. 17. V. 16 736.

Klasse 84c, 2. 307 409. **Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens nach Patent 306 781.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Str. 11. Zus. z. Pat. 306 781. 16. 9. 16. M. 60 223.

Klasse 84d, 3. 306 905. **Greifbagger zum Ausbaggern von tiefen und engen Baugruben mit steilen Wänden.** Ludwig Lapp, Hamburg, Oben Borgfelde 27. 29. 6. 18. L. 44 265.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung von Gebühren:
Klasse 65a. 176 324.
Klasse 65f. 257 506, 257 567.
Klasse 84c. 270 563, 282 605, 285 485.
Klasse 84d. 239 867, 266 330.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 682 501. **Taucherbrille.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 8. 2. 17. D. 30 532.

Klasse 65a. 682 590. **Schottgleittür für Schiffe.** Heinrich N. G. Sievers, Hamburg, Moltkestr. 13. 12. 3. 18. S. 39 762.

Klasse 65a. 682 592. **Rettungsring.** Arno Raebiger, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Str. 15. 14. 3. 18. R. 44 918.

Klasse 65a. 682 593. **Schwenkwerk für Stellzeuge von Unterseebooten.** Maschinenfabrik Oberschöneweide Akt.-Ges., Berlin-Oberschöneweide. 20. 3. 18. M. 58 639.

Klasse 65a. 682 595. **Fluteinrichtung an Tauchtanks mit der Flutöffnung vorgelagerter Kappe.** Dr. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstr. 2. 5. 4. 18. T. 19 494.

Klasse 65a. 682 772. **Einrichtung zum Schutz von Instrumenten auf Tauchbooten und sonstigen Tauchkörpern.** Optische Anstalt C. P. Goerz Akt.-Ges., Berlin-Friedenau. 8. 11. 16. O. 9569.

Klasse 65a. 681 056. **Vorrichtung zur Reinigung der Atmungsluft in abgeschlossenen Räumen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 29. 4. 16. H. 71 461.

Klasse 65a. 681 087. **Schiffsfenster mit verbreiterten und verstärkten Scharnier- und Schließlappen.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 14. 3. 18. A. 27 917.

Klasse 65a. 681 181. **Gitterwerksbügel zur Aufnahme der Scher- und Stoßkräfte im Eisenbetonschiffbau.** Max Rüdiger, Hamburg, Sachsenstr. 48. 8. 4. 18. R. 45 006.

Klasse 65a. 681 182. **Kreuzweise Rippenkonstruktion für Boden und Wände im Eisenbetonschiffbau.** Max Rüdiger, Hamburg, Sachsenstr. 48. 8. 4. 18. R. 45 007.

Klasse 65a. 681 186. **Schraubenboot mit Handbetrieb.** Max Hirschfelder, Berlin-Weißenseee, Generalstr. 5. 12. 4. 18. H. 75 626.

Klasse 65c. 681 196. **Schraubenboot mit Fußbetrieb.** Max Hirschfelder, Berlin-Weißensee, Generalstr. 5. 24. 4. 18. H. 75 712.

Klasse 65f. 681 697. **Wechselgetriebe für Anlagen mit stark veränderlichen Drehzahlen der kraftabnehmenden Wellen, insbesondere bei Schiffsantrieb.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 11. 12. 14. V. 12 978.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 632 432. **Stockloser Anker usw.** Otto Gruson & Co., Eisen- und Stahlwerk, Magdeburg-Buckau. 12. 6. 15. F. 33 231. 7. 5. 18.

Klasse 65a. 664 006. **Laufgang für Unterseeboote.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 1. 6. 15. V. 13 198. 31. 5. 18.

Klasse 65f. 653 445. **Vorrichtung zum Verschieben der Schraubenwelle in axialer Richtung usw.** Johan Karlsen Mövstad, Kristiania; Vertr.: Dr. G. Döllner, M. Gieler, E. Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 26. 5. 15. M. 53 572. 25. 5. 18.

Klasse 65f. 681 697. **Wechselgetriebe usw.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 11. 12. 14. V. 12 978. 19. 3. 18.

Bücherbesprechungen

Blinkfüer. Helle un düstere Biller von Rudolf Kinau. Im Quickborn-Verlag zu Hamburg. Geh. 3.50 M, geb. 4,50 M.

Jann Kinau (Gorch Fock), dem in der Schlacht am Skagerrak ruhmvoll Untergegangenen, ist dieses Buch gewidmet, und der es geschrieben hat, ist der durch sein Quickbornbuch „Steernkiekers“ schnell bekannt gewordene Rudolf Kinau, Focks jüngerer Bruder, aber nicht sein Nachahmer. Wohl rauscht in der Dichtung auch dieses Finkenwärder Fischersohnes die Dünung der Nordsee, wohl liegt auch über seinen Erzählungen das goldene Leuchten des echten Humors, die feine Schalkhaftigkeit und die kraftvolle Frische, vor der alles Unechte verweht wie ein Nebel. Aber als echter Dichter geht Rudolf Kinau unbeirrt seinen eigenen Weg in Ursprünglichkeit und innerer Freiheit und stellt sich seine ureigenen Aufgaben. In dem Buche „Blinkfüer“ wechseln dunkle mit hellen Bildern aus Kriegs- und Friedenszeiten, ernste, besinnliche und tiefergreifende Geschichten mit fröhlichen Skizzen, von denen „Besorgen“ und „Scheeben Wind“ als Zugstücke trefflicher Vorleser im Felde wie in der Heimat bereits bekanntgeworden sind. Das neue Buch des jungen Dichters und Kämpfers ist ein starker, kluger und entschlossener Schritt vorwärts und hinauf. Wo noch das niederdeutsche Wort gilt, wird jeder, der Freude hat an Heimatkunst in des Wortes schönstem Sinne, dem Schicksal dankbar sein, daß es uns diesen Dichter gab, als es uns Gorch Fock nahm.

Grundzüge des Versicherungswesens (Privatversicherung). Von Professor Dr. phil. Dr. jur. Alfred Manes, Geschäftsführer des deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft, Dozent der Handelshochschule Berlin. Dritte, veränderte Auflage. 9.—13. Tausend. (Aus Natur- und Geisteswelt Bd. 105.) (II u. 123 S. 8⁰. 1918. Geh. 1,20 M, geb. 1,50 M. Teuerungszuschlag 30 Prozent. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin.

Die Bedeutung, die das Versicherungswesen für unsere Volkswirtschaft wie für den einzelnen bereits vor dem Kriege gewonnen hatte, hat sich noch erhöht durch die neuen Unternehmungsformen, die der Krieg in ihm ins Leben gerufen hat; man denke nur an die Kriegsanleihen- und Kriegspatenversicherung, Flieger-, Bomben- und Seekriegsversicherung. In der dritten Auflage des vorliegenden Bändchens sind alle durch den Krieg bedingten Neuerungen auf dem Gebiete des Versicherungswesens bereits berücksichtigt. Der bekannte Verfasser erörtert die Stellung der Versicherung im Wirtschaftsleben, die Entwicklung der Versicherung und ihre Organisation, den Geschäftsgang eines Versicherungsbetriebes, die Versicherungspolitik und das Versicherungsvertragsrecht, sodann in einem zweiten Teile insbesondere die Lebensversicherung einschließlich der Versicherung Kriegsbeschädigter, die Kriegsanleihe und Kriegswaisenversicherung, Unfallversicherung, Haftpflichtversicherung, Transport- und Seekriegsversicherung, Feuerversicherung, Hagelversicherung, Viehversicherung, kleinere Versicherungszweige, unter denen wir auch die Luftfahrtschadenversicherung antreffen, und die Rückversicherung.

Das preiswerte Büchlein zeichnet sich durch übersichtliche Anordnung des Stoffes, Einfügung zahlreicher statistischer Tabellen und besondere Berücksichtigung des praktischen Momentes aus.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 15/16
August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben
vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Der Wirtschaftskrieg und seine Abwehr [1])

Von Josef Rosemeyer (Köln-Lindental)

Darüber besteht wohl kein Zweifel, daß die Proklamierung eines rücksichtslosen Wirtschaftskrieges gegen die Mittelmächte in der Meinung unserer Feinde den größten Triumph darstellt, den sie noch in Händen halten.

Ebenso besteht kein Zweifel darüber, daß die Mittelmächte von einem rücksichtslos geführten Wirtschaftskrieg, wenn er trotz unserer U-Boote erfolgreich geführt werden könnte, weiter nach dem Osten gedrängt würden, um sich zu versorgen.

Die Mittelmächte würden ihr ganzes Trachten darauf zu konzentrieren haben, den Zusammenschluß der Mittelmächteländer und den hiermit zusammenzubringenden Nachbarländern unter weitestgehender Inanspruchnahme ihrer Technik und Industrie auszubauen. Eine Vertreibung vom Weltmeer drängt sie eben landeinwärts.

Mit unsern gewaltigen technischen Hilfsmitteln können wir aus dem unendlichen Osten sehr viel herausholen.

Ein erfolgreich zu führender Wirtschaftskrieg würde uns nicht nur notwendige Rohstoffe vorenthalten, sondern auch den Absatz unserer Erzeugnisse erschweren. Ganz verhindern kann aber selbst ein rücksichtsloser Wirtschaftskrieg den Absatz vieler unserer Waren nicht. Man wird dann gewissermaßen Schleichhandel damit treiben. Das Verbot des Warenaustausches sollte man nicht zu sehr betonen. Wir könnten nicht allein die Einfuhr vieler Genußmittel verschmerzen, sondern diese geradezu verbieten. England würde aber kaum auf Grubenholz und noch manches andere verzichten wollen, ebenso wie Amerika deutsches Kali und deutsche Farben nicht entbehren kann. Rechnen wir aber mal mit dem Wirtschaftskrieg. Dann sind es vor allem die Vorenthaltungen der Lebensmittel und der industriellen Rohprodukte, die zu beachten wären. Da ist es gut, daß wir auf dem Landwege bis zum Persischen Golf und bis zum Stillen Ozean reichen.

Doch schon die näher gelegenen Mittelmeerländer im Osten können wohl für alle Produkte, die man uns vorenthalten will, einen Ausgleich bieten.

Getreide und Futtermittel liefert der Balkan, die Schwarzmeerländer und die früheren russischen Ostseeprovinzen. Der Balkan kann uns auch viele Erzeugnisse, die sonst Italien und andere südlichen Länder lieferten, geben, Zitronen, Oel, Reis usw. Auch Baumwolle, Wolle und Gummi können weiterhin das türkische Kleinasien, Mesopotamien, Persien und die anstoßenden Nachbarländer liefern. Die uns fehlenden Erze, seltene Mineralien aller Arten liefern der Balkan, das Uralgebirge und der Kaukasus, ebenso Rohöl und seltene Hölzer. Tee wäre auf dem Landwege von China und Kaffee aus Arabien zu holen. Sollte selbst die Baumwolle Aegyptens nicht für uns erreichbar sein?

Wenn die Völker des Ostens auf den konkurrenzlosen Absatz nach den nordeuropäischen Reichen aufmerksam gemacht werden, würden die Kulturen, zumal wenn die Hilfe der brachgelegten sonst im Ueberseehandel tätigen Deutschen und Oesterreicher hinzukommen, bald zu einer großen Blüte zu bringen sein und die Ausbeutung der Bodenschätze wäre bald zu regeln.

Haben wir aber keinen Wirtschaftskrieg, kann der Handel, von gewissen Hemmungen abgesehen, nach dem Kriege sich wieder frei entfalten, dann müssen diese Länder, die bei einem Wirtschaftskrieg ganz allein für die Versorgung der nördlichen Mittelmächteländer in Betracht kämen, mit den alten, gut entwickelten

[1]) Aus: „Die Handelsstraße der Mittelmächte". Erscheint demnächst.

Erzeugungs- und Produktionsstätten der ganzen Welt konkurrieren. Diese Konkurrenz würde die Entwicklung der neu zu erschließenden Fundstätten und der neuen Kulturen außerordentlich erschweren, ja nach dem Kriege, bei dem dann besonders großen Mangel an Schiffsraum, ein Hochkommen fast unmöglich machen.

Nur unter dem Schutze einer wirtschaftlichen Kriegserklärung könnten also diese südöstlichen Länder jetzt schon einen großen Aufschwung nehmen. Wenn sie aber diesen Aufschwung genommen haben, dann rangieren sie auch nach dem Abflauen eines Wirtschaftskrieges vollwertig mit in den Reihen der Wettbewerber auf dem Weltmarkte. Der Wirtschaftskrieg würde somit Gegenden erschließen, die sonst noch lange unerschlossen bleiben müßten.

Dieses müssen die Freunde des Wirtschaftskrieges im Ententelager unbedingt mit in ihre Rechnung einsetzen. Man kann nicht nur das Heute sehen, man muß auch an das Morgen denken. Ob die Gegenseite das getan hat, darf wohl bezweifelt werden. In dem berühmt gewordenen „Made in Germany" haben wir dafür ein klassisches Beispiel. Und doch finden wir schon öffentliche Mahner in England. Wie die „Daily News", so erhebt auch der Manchester Guardian" Einspruch gegen die Vorschläge der 1916 vom englischen Handelsamt eingesetzten Ausschüsse: „Die Ausschüsse scheinen mit den von ihnen entworfenen Zollmaßnahmen, Verboten und Beschränkungen nur an die Schädigung Deutschlands gedacht zu haben, ohne zu prüfen, ob nicht auch England dadurch benachteiligt würde. Sie dachten vermutlich, in England würde man sich schon mit dem Schaden abfinden in dem Bewußtsein, daß der Deutschland zugefügte Schaden noch größer sei. Viel angemessener wäre es gewesen zu prüfen, ob es sich nicht empfehle, die deutschen Methoden als die besseren und vernünftigeren zu übernehmen. Guten deutschen Erfindungen den Weg nach England zu versperren, weil sie die neutralen Märkte erobern könnten, ist jedenfalls nicht zu Englands Nutzen. Wenn weiter den feindlichen Schiffen der Zutritt zu englischen Häfen verwehrt und das Bunkern in englischen Kohlenstationen verboten würde, könnte die Welt mit Recht fragen, ob das vereinbar ist mit der Freiheit der Meere für alle Völker der Welt."

Nun wird man uns entgegenhalten, daß dann, wenn der Seeweg uns verschlossen ist, die Transportschwierigkeiten nach dem Osten so groß seien, daß sie den Warenaustausch unerträglich erschweren. Das ist leider richtig. Der Warenaustausch bis nach Kleinasien und weiter, ja nur bis zum Balkan, ist, wenn auch wohl möglich, so doch sehr teuer, wenn man den Seeweg meiden muß.

Ist das aber wirklich so schlimm, wenn, was wir mal annehmen wollen, der wirtschaftliche Abschluß ein so vollständiger werden würde, daß er jeden Ueberseehandel ausschließt?

Ueber den Landweg dringen wir bis China und Indien vor. Europa und das damit zusammenhängende asiatische Festland ist eben keine kleine Insel in der Nordsee, sondern ein gewaltiges Gebiet, 40 % allen Festlandes der Erde, in welchem mehr als 75 % aller Menschen wohnen, und innerhalb dessen alle Möglichkeiten zur Entfaltung kommen könnten. Innerhalb dieses Gebietes sind alle Produkte zu heben oder zu erzeugen, wie wir sie notwendig haben.

Die Beherrschung des asiatischen Marktes hängt außer von der Beschaffenheit der Waren von den Preisen ab, zu denen die Waren frei Verwendungsstelle geliefert werden können. Als Frachtbasis können wir sowohl die Häfen des Stillen Ozeans, des Indischen und des Mittelländischen Meeres sowie des Schwarzen Meeres annehmen. Im freien Spiel der Kräfte würden sich in der Mitte zwischen diesen Häfen theoretisch die Scheidungslinien für den Handel nach beiden Seiten hinziehen. Praktisch werden unsere billigeren und besseren Waren diese Linie zu unsern Gunsten erheblich verschieben, zumal auch kein freies Kräftespiel arbeitet. Wir begegnen hier dem Wirtschaftskrieg der Entente offensiv. So kann unser Festlandshandel ein asiatisches Gebiet mit zirka 300 Mill. Bewohnern und ein europäisches Gebiet mit ebenso viel Bewohnern umfassen, so daß sich der Handel praktisch über 30 Mill. qkm mit 600 Mill. Bewohnern erstrecken kann: rund ¼ der Erdoberfläche und rund ⅓ aller Erdbewohner.

In diesem gewissermaßen belagerten Gebiete spielt die schlechtere Transportmöglichkeit an sich nicht eine so große Rolle. In dem Maße, wie uns der Transport unterbunden wird, können wir auch fremde Waren aus vielen östlichen Gebieten fernhalten, so daß fremde Waren, welche sich auf günstigere Erzeugungsmöglichkeiten stützen könnten, diesen zum Teil abgeschlossenen Markt nicht so stark beeinflussen würden, daß dadurch unser Absatz gefährdet wäre.

In den südlichen und östlichen Gebieten, die fast unaufgeschlossen sind, gäbe es noch viel Arbeit. Die notwendigen Aufschließungsarbeiten allein geben unserer Industrie flotte Beschäftigung auf viele Jahre. Diese Arbeiten haben doppelten Wert, weil sie uns Hinterländer erschließen, die uns nebenher mit der fortschreitenden Aufschließung immer mehr von den uns verschlossen werden sollenden Ueberseeländern freimachen, freier und unabhängiger.

Wenn der jetzt gebildete mitteleuropäische Block, in der Verteidigung und im Ausbau seines Wirtschaftslebens fest zusammenhält, dann ist es sicher besser, das Festland Europa und Asien wirtschaftlich zu durchdringen und aufzuschließen, als unsere Kräfte und unser Kapital in Ueberseeländern festzulegen, wo unser Arm nicht ausreicht, um sie dort auch wirksam zu verteidigen, wenn man uns den Besitz streitig macht. Warum sollen wir ein Weltmeer zwischen uns und unsere Versorgungsländer legen?

Dieser kurze Hinweis soll zeigen, daß wir uns zu Lande wohl einrichten können. Alles das, was wir notwendig haben, können wir in dem belagerten Europa und Asien bekommen.

In erster Linie ist es aber dann notwendig, daß die Transportfrage besser gelöst wird. Wir müssen gegen die vor dem Kriege zugänglichen Ueberseeverbindungen aufkommen können. Wir dürfen die neuen Produktionsgebiete nicht zu Bezugsquellen zweiten Ranges stempeln, die bei Eintritt anderer Verhältnisse hinter besser zu erreichenden Produktionsstätten zurücktreten müssen, so daß dann das darin festgelegte Kapital gefährdet wird.

Von unseren großen Feldherren haben wir gelernt, daß man dem Feinde das Gesetz des Handelns vorschreiben muß. Das ist auch für den angedrohten Wirtschaftskampf notwendig. Wir müssen uns auf alles einrichten, um selbst dem Schlimmsten klar entgegensehen zu können. Dem Mangel guter Transportwege muß abgeholfen werden. Deshalb müssen wir auch die Verbesserung einer Wasserstraße „Quer durch Europa" bis zu den neuen Produktionsgebieten sofort energisch in die Hand nehmen.

Der einzige große, von der Natur vorgezeichnete Transportweg führt von der Nordseee zum Schwarzen Meer, über den Rhein und die Donau, von dem hoch entwickelten industriellen Westen nach den Agrarländern des Ostens. Es fehlt nur ein grosser Rhein und Donau verbindender Kanal.

Ist dieser Transportweg gut ausgebaut, so daß wir gerade so billige Frachten darauf fahren können, als es heute auf dem Rhein möglich ist, dann ist der Transport auf dieser Wasserstraße, wie an anderer Stelle schon genauer ausgeführt wurde, um mehr als die Hälfte dessen billiger zu gestalten, was er vor dem Kriege kostete. Ja,

dann ist der Transport über diese um zirka ⅔ kürzere Wasserstraße noch ein Erhebliches billiger als über den Seeweg. Dazu kommt, daß der Transport über den Seeweg zwei Umladungen notwendig macht, während der Transport aus den Schwarzmeerhäfen bis nach Norddeutschland in geeigneten Schiffen, über den Donau-Rhein-Weg, ohne Umladung vor sich gehen kann. Deutsche Schiffer fahren dann zum Schwarzen Meer, bulgarische und türkische Schiffer kommen bis zum Rhein. Dadurch wird auch der Bundesgedanke von Volk zu Volk am besten genährt und vertieft.

Der Ausbau des Donau-Rhein-Weges ist jedoch so wie so eine Notwendigkeit; selbst wenn man uns auch keinen Wirtschaftskrieg androhte, müßten wir doch den Donau-Rhein-Weg ausbauen, um das neue Mitteleuropa, das Land unserer Verbündeten, wirtschaftlich zu heben und um für alle Fälle einen Verkehrsweg zu den östlichen Produktionsgebieten zu schaffen, der uns unabhängig macht vom Seeweg und spätere Absperrungsgelüste dann von vornherein erstickt.

Auch die Transportverhältnisse in Kleinasien müssen verbessert werden und sich neben der Bagdadbahn auf den Euphrat stützen können, der bei Alexandrette vom Mittelländischen Meer nur 150 km weit entfernt fließt. Der Euphrat ist hier schon durch eine Bahn mit Alexandrette verbunden. Die Schiffahrt vom Schwarzen Meer muß bis in das Kaspische Meer ausgedehnt werden. Zu dem Zweck ist ein nur 60 km langer Kanal ab Zarizyn an der Wolga bis zum Don zu bauen.

Die politische Lage mag dann im Laufe der Zeiten Veränderungen erfahren können. Diese Veränderungen würden aber kaum so groß sein, daß sie den von Land zu Land über den Donau-Rhein-Weg pulsierenden Güteraustausch unterbinden. Es sind eben gleiche wirtschaftliche Interessen, die uns zusammenhalten. Das ist der haltbarste Kitt.

Die beste Deckung ist der Hieb. Droht man uns mit einem Wirtschaftskrieg, dann ergreifen wir unsererseits die wirtschaftspolitische Offensive, indem wir den Bau eines Donau-Kanals, für 1200-Tonnen-Schiffe befahrbar, sofort in Angriff nehmen.

Während des Krieges sind Bahnen und Brücken gebaut, die sonst in Jahrzehnten nicht entstanden wären. Wir wollten uns eben auf alle Möglichkeiten vorbereiten. Dieser Krieg wird um die modernen Futterplätze geführt. Sollten wir uns da weniger gegen wirtschaftliche Kampfmaßnahmen schützen?

Wir müssen zeigen, daß wir die wirtschaftliche Kampfansage ernst nehmen wollen, sehr ernst sogar, und das geschieht am deutlichsten durch die sofortige Inangriffnahme eines Kanalbaues, der das Donauwasserstraßennetz mit dem Rheinwasserstraßennetz verbindet.

Dann wird der Hinweis, daß nur schlechte, teure und wenig leistungsfähige Transportwege zu unseren Versorgungsgebieten im Osten führen, hinfällig. Dann zeigen wir durch die Tat, daß es uns ernst ist, auch einen Wirtschaftskrieg zähe aufzunehmen, um ihn erfolgreich führen zu können. Dann muß England um die Entwertung seiner Kolonien zittern.

Die Glanzzeiten Oesterreichs liegen vor der Entwicklung unserer modernen Verkehrswege, als die Donau noch für größere Transporte in erster Linie in Betracht kam. Damals spielte der Handel des Kontinents sich mehr von Volk zu Volk auf dem Festlande ab, statt wie jetzt nach den Seehäfen und den Ueberseeländern zu tendieren.

So würde auch Oesterreich-Ungarn von dieser durchgehenden Wasserstraße gewissermaßen wieder zu neuem Leben erweckt. Der lebhafte Verkehrsstrom würde allen Anliegerstaaten ihre Produkte entführen und andere industrielle Erzeugnisse dagegen zurückbringen. Dann brauchte z. B. Serbien nicht mehr um ein Fenster zum Meer zu kämpfen. Der Donau-Rhein-Weg ersetzt hier das offene Meer.

Durch die Erschließung neuer Produktions- und Erzeugungsgebiete helfen wir uns und unseren Verbündeten. Gleichzeitig setzen wir den Wert der jetzt bestehenden überseeischen Erzeugungsgebiete ganz gewaltig herunter. Das schädigt England und seine Trabanten. Ob die wirtschaftliche Kampfansage unseren Feinden dann noch als Trumpf erscheint, ist wohl als sehr fraglich zu bezeichnen.

Wenn wir so der Entente diesen Trumpf schon vor den Arbeiten am Verhandlungstische entwinden, dann dürfen die Kanalbaukosten vielfach dabei eingespart werden können. Man wird sich diesen Trumpf sonst teuer bezahlen lassen.

Der englische Imperialist wird auch scharf hinsehen, wie jeder Schritt, den unsere Aufschließung weiter nach dem Osten hin vorrückt, Englands Herrschaft in Indien immer mehr von der Landseite bedroht. Begegnen wir dem Wirtschaftskrieg so, dann verliert er gänzlich für uns das Schreckhafte, im Gegenteil, er erschließt uns lohnende neue Aufgaben.

Im übrigen darf man den englischen Mahnern wohl recht geben, daß sich der Handel auf die Dauer durch nichts einengen läßt, wie die lauten Schreier das ankündigen. Man kann höchstens von Erschweren reden. Geschähe aber auch nur das, hätten wir nach dem Kriege keine Ellenbogenfreiheit überall, dann würden unsere U-Boote ihre Tätigkeit eben weiter fortsetzen. Dann ist für uns kein Frieden mit England denkbar. Mit jedem Handelsschiff, das dann in die Tiefe sinkt, schädigen wir den überseeischen Güteraustausch. Dann müssen England und Amerika schließlich vor dem Ruin stehen. Wenn doch das Weltmeer nur für unsere Feinde da sein soll, dann schaden die Versenkungen auch nur diesen, nicht uns. Wenn aber das Meer nach dem Frieden wieder frei wird, dann würden wir mit unter dem Schiffsraummangel leiden, wenn wir, wie früher, nur auf den Ueberseeverkehr angewiesen wären. Neue Versorgungsmöglichkeiten machen uns unabhängiger auch davon, ein weiterer Grund, den Ausbau des Donau-Rhein-Weges zu beschleunigen.

So kann es aber nicht kommen. Wenn der Frieden geschlossen ist, dann müssen und werden alle Häfen wieder frei sein für jede Nation und für alle Völker; daran ist kein Zweifel. Ruhigere Köpfe im Lager unserer Feinde bezeichnen die Wühlereien für einen Wirtschaftskrieg auch schon als das, was sie sind, eine Hetze gewisser Kapitalistenkreise.

Aber auch auf ganz legalem Wege können unsere Feinde uns wirtschaftlich knebeln, indem sie z. B. Baumwolle und Kupfer vertrusten und uns besonders hohe Preise abfordern. Wir müssen aus dieser Abhängigkeit herauskommen, um solchen Maßnahmen nicht hilflos gegenüber zu stehen, und deshalb ist die Erschließung neuer Versorgungsgebiete notwendig.

Wie weit schließlich die private Schikane und passiven Widerstände in fremden Häfen und Ländern unseren Handel noch auf Jahre hinaus schwer schädigen können, wenn auch ein reiner Verständigungsfrieden geschlossen wäre, ist gar nicht voraus zu sehen. Wohin die feindliche Volksseele treibt, haben wir zur Genüge gelesen. Deshalbt heißt es unbedingt: aufpassen und vorbeugen.

Die Vorenthaltung der Rohstoffe bedeutet dauernd einen gewaltigen Trumpf, wenn wir keine Gegenmaßnahmen ergreifen. Wenn wir keine Rohprodukte erhalten, können wir nicht fabrizieren und keine Waren ausführen. Die Folge davon ist eine Verarmung und eine große Auswanderung. Dazu darf es nicht kommen. Wir müssen zielbewußt uns darauf einrichten, daß wir uns aus den östlichen Ländern versorgen können. Und dazu müssen wir den mit dem Seeweg konkurrierenden, von unsern Feinden nicht zu störenden Donau-Rhein-Weg ausbauen. Das ist eine ganz

Deutschland, ja ganz Mitteleuropa eng berührende Angelegenheit. Für die Linienführung darf nicht irgendein einzelstaatliches Interesse, sondern allein die Gewinnung der kürzesten, leistungsfähigsten Strecke maßgebend sein. Der Auswurf der rohen Wasserrinne durch das Gebirge ist eine Arbeit, die von ungelernten Händen ausgeführt werden kann, Gefangenen oder Heeresunfähigen. Es ist anzunehmen, daß 50 Mill. cbm Boden bewegt werden müssen. Rechnet man dafür 50 000 000 Tagewerke, dann können 100 000 Mann diese rohe Rinne in 500 Arbeitstagen fertigstellen.

Die Vollendungsarbeiten fallen hoffentlich längst in die Friedenszeit. Das kann uns recht sein. Sie schaffen dann vielen Händen besserer Arbeiter gute Verdienstgelegenheiten. So bekäme der Kanalbau noch den Charakter einer großzügigen Notstandsarbeit. Die Kosten belaufen sich von Mainz bis Passau auf ca. 650 Millionen Mark.

Wenn der Feind sieht, daß er uns auch wirtschaftlich nicht niederzwingen kann, schaffen wir einen Grund mehr, um den Krieg zu beendigen und sind es nur 10 Tage, dann sind die Kanalbaukosten schon wieder heraus. Hier heißt es handeln.

Um die Freiheit der Meere werden unsere U-Boote kämpfen, bis wir sie errungen haben. Unsere tapferen Truppen haben uns die Freiheit nach dem Osten erkämpft. An uns liegt es, diese Freiheit wirtschaftlich auszunutzen. Dann gewinnen wir den Wirtschaftskrieg . . .

Unsere deutschen Wasserstrassen und ihre weitere Entwicklung

Inmitten des andauernden Kampfes, in dem wir uns nahezu gegen die ganze Welt befinden, arbeiten wir doch unentwegt weiter an der Ausbildung und weiteren Entwicklung im eigenen Lande nach allen Richtungen. Der gegenwärtige Krieg mit seinen Folgeerscheinungen hat uns gezeigt, daß wie manches andere so auch das letzte Bindeglied unseres Mittellandkanals von Hannover zur Elbe und nach dem Osten hin fehlt, und viele sind heute bemüht, dasselbe vorzubereiten und der Verwirklichung entgegenzuführen. In welcher Linienführung sich das durchführen lassen wird, ob in der nördlichen, der südlichen oder der Mittellinie, darauf wollen wir heute nicht weiter eingehen, wir wollen uns vielmehr an dieser Stelle mit einer soeben erschienenen Denkschrift des Oberbaudirektors Dr.-ing. P. Rehder, Wasserbaudirektor a. D. in Lübeck, beschäftigen: „Der Nord-Süd-Kanal und das zukünftige Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Oder, Donau und an den Main und Rhein. Deutsche Seegeltung und Reichswasserstraßen. Eine Kanalstudie für das mittlere Deutschland. Mit 22 Blatt Zeichnungen." In dieser Denkschrift bringt Rehder ein großzügig gedachtes Kanalnetz für das gesamte Deutschland und seine Nachbarländer in Vorschlag im Hinblick auf den gesamten Verkehr überhaupt, im weiteren aber im Hinblick darauf, die in Deutschland vorhandenen der Verwendung und Verwertung harrenden Güter an Kali, Kohlen, Salz u. a. besser als bisher für den Verkehr aufzuschließen und um unsere Seehäfen Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Danzig von dem Verkehr über die nichtdeutschen Häfen Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen unabhängig zu machen. Um diesem Gedanken die Möglichkeit der Durchführung verschaffen zu können, bringt er einen Nord-Süd-Kanal in Verbindung mit der Weiterführung des Mittellandkanals und eine mitteldeutsche Kanalstraße, beide mit den nötigen Anschluß- und Verbindungsstrecken, in Vorschlag. Der Nord-Süd-Kanal soll von Hamburg ausgehen über Lüneburg. Hier mit einer Abzweigung nach der Elbe und dem Elbe-Trave-Kanal—Uelzen nach Gifhorn, hier Anschluß an den Mittellandkanal erhalten, weiter in südlicher Richtung über Lehrte, Hildesheim, Einbeck, Witzenhausen bei Kassel, Eschwege bis Hersfeld. Hier erreicht er die von Frankfurt (Main) ausgehende mitteldeutsche Kanalstraße, welche, an diesem Treffpunkt nach Osten hin abzweigend, über Gotha, Frankenhausen, Halle, Mühlberg, Hoyerswerda und Liegnitz bei Breslau die Oder erreichen soll. Von der Mitteldeutschen Kanalstraße soll ein Seitenkanal bei Schlüchtern nach Gmunden am Main, eine weitere von Dankmarshausen über Meiningen, Bamberg, Nürnberg in südlicher Richtung an die Donau heran- und von dieser weiter nach München geführt werden. Der von Hannover nach Osten hin weiterzuführende Mittellandkanal erreicht den Nord-Süd-Kanal bei Gifhorn, erhält eine Abzweigung in südlicher Richtung nach Braunschweig, geht im allgemeinen im Zuge der sogenannten Nordlinie über Neuhaldensleben nach Wolmirstedt und erreicht weiterhin die Elbe nördlich von Magdeburg. Von Magdeburg ist eine Fortführung in südlicher Richtung über Staßfurt zum Anschluß an die Mitteldeutsche Kanalstrecke östlich von Halle in Aussicht genommen. Diese Strecke soll Zweigkanäle westlich nach Halberstadt und Quedlinburg, östlich über Bernburg nach Dessau und zur Elbe erhalten. Eingehend bespricht der Verfasser die verbesserte Einführung der Nordlinie der Kanalstrecke Hannover—Elbe in das Stadt- und Hafengebiet der Stadt Magdeburg und die Ausbildung der Hafenanlagen im Anschluß an die bis zum oberen Hafengebiet von Magdeburg herangeführte Scheitelstrecke der Nordlinie und die bereits oben erwähnte Abzweigung nach der Mitteldeutschen Kanalstrecke bei Halle. Für diese letztere Kanalstrecke ist ein Verbindungskanal, ausgehend von Mühlberg, in nördlicher Richtung über Jüterbog nach Berlin und ein weiterer von Liegnitz gleichfalls in nördlicher Richtung nach Bromberg vorgesehen. Die Elbe wird durch eine von Leitmeritz ausgehende Wasserstraße nach Prerau an die Oder herangeführt und erreicht in der Fortsetzung dieser Linie die Donau bei Wien. Von Prerau aus ist nach Osten zu eine neue Wasserstraße nach Oderberg zur Oder und darüber hinaus gedacht. So ist in großen Zügen die Ausbildung des deutschen Wasserstraßennetzes mit den benachbarten wichtigsten Wasserstraßen im Osten und Süden des In- und Auslandes und die Kräftigung der deutschen Seehäfen durch eine bessere und kürzere Angliederung dieses ganzen Binnenwasserstraßennetzes an diese Häfen gedacht. Das Mitteldeutsche Kanalnetz hat nach Ansicht des Verfassers drei wichtige Aufgaben zu erfüllen, die kurz gefaßt in folgenden Grundforderungen zum Ausdruck gebracht sind:

„1. Die neuen Binnengroßschiffahrtswasserstraßen sind so anzulegen und auszubauen, daß sie auf möglichst gleich langem, zentralem und kürzestem Wege nach allen beteiligten deutschen Seehäfen führen und diese in bezug auf den Seeverkehr, der kurz mit Nord-Süd-Verkehr zu bezeichnen ist, in den Stand zu setzen, nicht bloß untereinander, sondern in der Versorgung des deutschen Gebiets auch mit den ausländischen Seehäfen in wirksamen Wettbewerb zu treten.

2. Die großen Durchgangs-Kanalstrecken sind so anzuordnen, daß sie den Binnenschiffahrtsverkehr tunlichst auf die freien offenen Flußwasserstraßen überleiten, jedoch zugleich in der trockenen Zeit, wo die großen schiffbaren Flüsse die Vollschiffigkeit mehr oder weniger verlieren, dem Durchgangsverkehr und den Hauptversandorten ausreichend Ersatz für die Flußschiffahrt bieten und eine Schmälerung oder Lahmlegung sowohl der die Seeschiffahrt bedienenden wie der in Kriegszeiten für den inneren deutschen Verkehr unentbehrlichen Binnenschiffahrt vollständig verhindern.

3. Die vorhandenen größeren Binnenschiffahrtsstraßen sind durch geeignete kurze Hauptverbindungsstraßen mit möglichst günstiger Ausnutzung der natürlichen Wasserspeisung zu einem einheitlichen, der Entwicklung des Wasserverkehrs mit den deutschen Seehäfen besonders Rechnung tragenden Wasserstraßennetze zusammenzufügen und in diesem die Kanalstraßen für den großen inneren Verkehr, der mit Ost-West-Verkehr bezeichnet werden kann, als möglichst kurze Durchgangsstraßen für den Wasserverkehr, also besonders für Massengüter der Bodenschätze (wie z. B. Kohle, Eisen, Kali, Steinsalz, Steine usw.) und der Landeserzeugnisse auszubilden. Auch diese Durchgangsstraßen sollen, soweit angängig, mit den Straßen des Nord-Süd-Verkehrs vereinigt werden, damit sie den Massenverkehr über die Seehäfen fördern und unterstützen können."

Es schließen sich an Betrachtungen über die Entwicklung der Kali-Industrie als wichtiger Verkehrszubringer im Mitteldeutschen Kanalnetze und als helfender Wegbahner für den Auslandsverkehr, besonders für die Ausfuhr zur See. Die Wichtigkeit und Bedeutung des ganzen in Vorschlag gebrachten Wasserstraßennetzes wird beleuchtet in einem besonderen Absatz: „Wirtschaftliche Betrachtungen in verkehrstechnischer, handelspolitischer und militärischer Beziehung." In diesem Abschnitt verdienen besondere Beachtung die Abschnitte über die Handels- und Verkehrskraft der Welthäfen und Weltmärkte Hamburg und Bremen in der deutschen Teilnahme an der Weltwirtschaft und der Wettbewerb der deutschen Welthäfen mit den holländischen und belgischen Seehäfen. Weiter werden hier behandelt der Kampf um die wirtschaftliche Machtstellung Deutschlands, um die deutsche Seegeltung, Reichswasserstraßen und Kanalabgaben, die wirtschaftliche Schutzwehr Deutschlands in der Ostsee für den Kriegsfall und die kriegstechnischen und kriegswirtschaftlichen Anforderungen an die Ausgestaltung des Mitteldeutschen Kanalnetzes. Vornean stellt Rehder hier die Versorgung des Landes mit Lebensmitteln, in erster Linie mit Getreide. Sofern hier die die erste Rolle spielende Zufuhr zur See aus dem Auslande her infolge eintretender Kriegswirren versagt, ist man auf die Zufuhr aus der Ukraine und aus Rumänien angewiesen und deshalb muß die Donau mit der Oder, Elbe und Rhein verbunden werden. Dies soll mittels des Nord-Süd-Kanals, der Mitteldeutschen Kanalstraße und des Donau-Kanals erreicht werden. Bei dieser Gelegenheit wird auch einer neuen Wasserstraße vom Schwarzen Meer unter Benutzung des Dnjepr und Dnjestr nach der Ostsee hin Erwähnung getan, worüber wir an anderer Stelle Mitteilungen bringen werden. Als zweite Verkehrssicherheit wird angeführt die Versorgung des Landes mit Kohlen. Deutschland hat zwei

große Kohlenlager, Westfalen und Schlesien. Für das erstere soll der Mittellandkanal, für das andere die Mitteldeutsche Kanalstraße Mainz—Frankfurt (Main)—Gotha—Halle—Mühlberg—Liegnitz—Breslau—Oder—Kosel dienen. Diese Mitteldeutsche Kanalstraße erschließt zugleich die Kornkammer Ostpreußens für das sächsische Gebiet u. a. auf kürzestem Wege. Diese beiden als wirtschaftlich-strategisch zu bezeichnenden Kanalzüge sollen durch gute Einfügung der aus dem Nord-Südkanal, d. h. von den Seehäfen aus einzuleitenden Verkehrslinien so verbunden werden, daß das eine Kohlengebiet das andere, welches in schwierigen oder kriegerischen Verhältnissen zeitweilig versagen sollte, vollständig ersetzen kann. Als dritte Verkehrssicherheit wird die Aufrechterhaltung der Vollschiffigkeit auf den Wasserstraßen in trockener Zeit bezeichnet. Hier soll der Nord-Süd-Kanal helfend eingreifen und den Fahrzeugen es ermöglichen, bei anhaltenden niedrigen Wasserständen in Oder, Elbe und Weser auf ihn und die Mitteldeutsche Kanalwasserstraße überzugehen, die jederzeit vollschiffig erhalten werden sollen.

In den Schlußbemerkungen stellt der Verfasser als Grundsätze auf: Die deutsche Verkehrspolitik muß großzügig deutsch werden, wenn Deutschland seinen von überall beneideten und bestrittenen Platz in der Weltwirtschaft behaupten und weiter ausbauen will. Die Aufgabe, ein gutes mitteldeutsches Kanalnetz herzustellen, erscheint zwar sehr groß, sie ist aber in Wirklichkeit nicht so schwer zu lösen, weil tatsächlich schon ein großer Teil der Hauptkanalzüge, allerdings zusammenhanglos, Beachtung und Begründung gefunden hat. Es erübrigt nur, diese vielen Einzelglieder zu einem einheitlichen deutschen Kanalnetz in großzügiger Weise zusammen zu bringen, und damit auch im wirtschaftlichen deutschen Verkehrsleben deutsches Nationalbewußtsein zum Ausdruck zu bringen.

Der Bau und die Durchführung der so geplanten deutschen Reichswasserstraßen wird dem deutschen Volke und der deutschen Industrie in der schweren Uebergangszeit nach dem Kriege Arbeit und neue Kraft schaffen, so daß die Kampfkraft des deutschen Wettbewerbes sich wieder aufrichten und stärker als früher nach außen hin in die Erscheinung treten wird. Navigare necesse est! *Düsing*, Regierungs- u. Geh. Baurat.

Eisenbahnen und Wasserstrassen

Auf den Artikel des Herrn Regierungsbaumeister Richard in der vorigen Nummer unserer Zeitschrift sind verschiedene Zuschriften eingelaufen, von denen wir zwei — der Herren Dr. Grotewold (Berlin) und Ludolf Adler (Hamburg) hier wiedergeben mit einer Entgegnung des Herrn Regierungsbaumeister Richard. Zuvor seien einige Fehler in dem Artikel der vorigen Nummer richtiggestellt:

1. Spalte, Absatz 2: Zum Vergleiche werden die Zuschläge außer deutscher Eisenbahnen angeführt.
2. Spalte, Absatz 3: Außer diesen Erhöhungen (statt unter).
3. Spalte, Absatz 1: (2.) die für die Wasserstraßen aufgewandten Summen nur . . . („jedoch“ muß fort.)
4. Spalte, Absatz 2: daß ihre „Ausstattung“ noch nicht so vervollständigt ist.

Die Schriftleitung.

Die Zuschriften lauten:

In Heft 13/14 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ wurde ein Aufsatz des Herrn Regierungsbaumeister Wilhelm Richard (Dortmund) wiedergegeben, in dem sich dieser über Wechselwirkungen zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt im Anschluß an die Tarifgestaltung der Eisenbahn verbreitete. Der Herr Verfasser sagte selbst, daß seine Darlegung der Grundlage der Tarifpolitik der Preußisch-Hessischen Eisenbahnen diese so darstellen soll, wie sie vom Standpunkte des Eisenbahners aussieht. Er gibt damit zu, daß sie sich von einem anderen Standpunkt aus mit wesentlich anderem Ergebnis betrachten läßt.

Was er zunächst in sachlicher Beziehung über die Eisenbahnfinanzen sagt, ist recht lesenswert, wenn auch naturgemäß nicht gerade neu. Zu diesen Punkten macht er aber eine Schlußfolgerung, der man sich nicht anschließen kann. Er führt nämlich den Beweis, daß trotz etlicher Tariferhöhungen die Eisenbahneinnahmen um etwa 100 Millionen, die durch Anleihe zu decken sind, hinter dem Ergebnis zurückbleiben, das vom Standpunkt der allgemeinen Finanzverwaltung aus von ihnen erwartet werden muß. Darin liegt doch schon ein Zugeständnis, daß die Tariferhöhungen im Verhältnis zu den Steigerungen der Betriebskosten während des Krieges nicht weitgehend genug gewesen sind. Das aber wird ja gerade behauptet, wenn die Vertreter der Binnenschiffahrt sagen, daß die Eisenbahntarife so niedrig wären, daß die Eisenbahn ihre Selbstkosten nicht decke. Da kann dann allerdings die Binnenschiffahrt, die auch mit riesig gesteigerten Selbstkosten rechnen muß, bei ihren privatwirtschaftlichen Grundlagen nicht folgen. — Ganz sonderbar aber mutet es an, wenn Herr Richard unter den Gründen für die von ihm behauptete geringere Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt einen Mangel an Schiffsraum angibt, während doch gerade der oft beklagte Ueberfluß an Schiffsraum im Frieden dazu geführt hat, daß überhaupt von einer ungünstigen Beschäftigungslage in der Binnenschiffahrt die Rede sein konnte. Zum mindesten gilt dies von der Elbe und den östlichen Wasserstraßen, während auf dem Rhein ja die Verhältnisse auch im Frieden günstiger gelegen haben.

Die in dem Richardschen Aufsatz erörterten Verhältnisse lassen sich aber aus dem Grunde kaum mit Nutzen in einer so allgemeinen Form besprechen, weil dazu die Lage der Binnenschiffahrt auf den einzelnen Strömen viel zu verschieden ist. Deshalb aber ist Herrn Richard wieder zuzustimmen, wenn er sagt, daß der Binnenschiffahrt durch allgemeine Tarifmaßnahmen der Eisenbahn schwerlich geholfen werden könnte, schon aus dem Grunde nicht, weil dadurch wirtschaftliche Interessen, die mit ihr in keinem Zusammenhang stehen, in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Es muß eben in gemeinsamer Arbeit zwischen Eisenbahnverwaltung und Binnenschiffahrt ein Tarifsystem aufgebaut werden, das beiden Teilen gerecht wird und auch den Ansprüchen der allgemeinen Volkswirtschaft entgegenkommt. Dies letztere ist sogar eine ganz unerläßliche Voraussetzung. In der Hauptsache wird es sich bei einem solchen Vorgehen um die Erstellung von Umschlagstarifen handeln und um die Beseitigung bzw. Nichtwiedereinführung solcher Ausnahmetarife, die sich in erster Linie als Wettbewerbstarife gegenüber der Binnenschiffahrt darstellen. Solche Tarife aber sind besonders alle diejenigen, die für Verkehrsbeziehungen gelten, für die auch Wasserwege in Betracht kommen — und an solchen Tarifen ist kein Mangel gewesen. Die Maßnahme der Bahnsperren, von denen im Kriege ja ein ziemlich ausgedehnter Gebrauch gemacht worden ist, hat gewiß ihre Bedeutung als ein Mittel zur Verkehrsentlastung der Bahn, der Binnenschiffahrt aber haben die Bahnsperren keinen nennenswerten Vorteil gebracht; denn die Güter, die der Binnenschiffahrt tatsächlich zuflossen, waren vielfach solche, die ihr wenig willkommen waren, wie leere Verpackungsgegenstände u. dgl. Die wirklich wertvollen Güter haben häufig verstanden, doch noch ihren Weg zu Lande zu finden. — Man muß sich aber sehr davor hüten, die Kriegsverhältnisse, unter denen zurzeit gearbeitet wird, auf die Zeit nach dem Kriege übertragen zu wollen. Ob dann noch mit Bahnsperren und dergleichen Maßnahmen gearbeitet werden kann, erscheint sehr zweifelhaft. Was der Binnenschiffahrt dann not tut, ist, neben dem allseitig als erforderlich anerkannten Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes, der viel zu lange versäumt wurde, wie schon angedeutet, eine Tarifpolitik der Eisenbahn, bei der die Binnenschiffahrt als gleichberechtigtes und ergänzendes Glied des Verkehrslebens anerkannt wird, aber nicht als ein lästiger Wettbewerber, den man sich möglichst vom Halse halten muß. Gewiß hat die Binnenschiffahrt in neuester Zeit ihre Betriebsweisen gegen früher erheblich verändert, aber, um auch dies nochmal zum Ueberdruß aufs neue festzustellen, die ältere Schwester bleibt sie doch gegenüber der Eisenbahn. Sie beansprucht Einschränkung, zwar nicht aus diesem Grunde, sondern darum, weil sie eine sehr wichtige Voraussetzung für das Gedeihen der gesamten Volkswirtschaft bildet, daß sie neben der Eisenbahn einen breiteren Platz an der Sonne erhält, als er ihr vor dem Kriege beschieden war. Im Kriege hat sich jedenfalls gezeigt, daß es ohne sie nicht geht.

Dr. Grotewold (Berlin).

Die Ausführungen S. 144/145 in Heft 13/14 von 1918 unserer Zeitschrift von Regierungsbaumeister W. Richard

„Eisenbahn und Wasserstraßen“

können nicht unwidersprochen bleiben, am allerwenigsten die auf S. 145, Spalte 1 gegebene Darstellung, als hätte die Binnenschiffahrt jemals Eisenbahn-Ausnahmetarife zu ihren Gunsten verlangt, d. h. „Tarifzuschläge der Bahn bei solchen Transporten, welche über eine Wasserstrecke gehen können“. Nirgends und niemals ist ein solches Verlangen laut geworden.

Wogegen sich die Binnenschiffahrt wehrt, ist, daß die Eisenbahn Ausnahmetarife im Kampfe gegen die Wasserstraßen erstellt, die tatsächlich die Selbstkosten der Eisenbahn nicht einmal decken, die Binnenschiffahrt, deren Wichtigkeit doch gerade im Kriege hervorgetreten ist, aber ruinieren. Es bedarf wohl kaum der Aufführung der großen Zahl nur diesem Zwecke dienender Ausnahmetarife, die während des Krieges noch ins Ungemessene vermehrt worden sind und deren Folge eine Zeitlang tatsächlich Lahmlegung der Schiffahrt war. Auch wenn aus unseren Kreisen Binnenschiffahrts-Umschlags-Ausnahmetarife verlangt werden, so sind damit nicht Tariferhöhungen zugunsten der Schiffahrt verlangt, sondern die Binnenschiffahrt verlangt nur die gleiche Tarifgrundlage für die Binnenschiffahrts-Umschlagsplätze, welche bestimmten Endpunkten der Schiffahrt als Bahnstationen gewährt wird. Das stellt durchaus nichts Neues dar. Die Eisenbahn hat dann, wenn derartige Binnenschiffahrts-Umschlagstarife den Bahnverkehr zu vermehren geeignet erscheinen, diese Umschlagstarife eingeführt, sich also sehr wohl der Schiffahrt zu bedienen gewußt, wenn sie selbst Vorteil davon erhoffte. Wir erwähnen nur kurz die Transittarife für die Umschlagshäfen der Donauschiffahrt Regensburg und Passau zu jenen der Rheinschiffahrt Frankfurt

(Main), Mannheim und umgekehrt usw. Wenn aber die Binnenschiffahrt das gleiche Prinzip für alle wichtigen Schiffahrts-Umschlagsplätze verlangte, fand sie niemals Gehör.

Mochte man schon zu Friedenszeiten über den Wert mancher Ausnahmetarife zugunsten bestimmter Plätze geteilter Meinung sein, so wurden doch im Kriege diese Ausnahmetarife, zumal bei ihrer grenzenlosen Vermehrung, geradezu unverständlich. Man gab, wie der Artikel ganz richtig sagt, aber die Richtigkeit des Gesagten bestreitet, dem Drängen einzelner Wirtschaftskreise nach, immer neue Bahnfrachtermäßigungen herbeizuführen, obschon, wenn man, wie jetzt unter dem Druck der Not, schon damals auf den Wasserweg verwiesen hätte, ebenso weit gehende oder weitergehende Frachtverbilligungen ermöglicht worden wären. Dabei kam aber noch in Betracht, daß diese Kriegsausnahmetarife einen wirklichen volkswirtschaftlichen Nutzen gar nicht erbracht haben, sondern nur eine Schädigung der Eisenbahneinnahmen und eine geradezu vernichtende der Wasserstraßen; denn die Preissteigerung der betreffenden bezogenen Rohprodukte oder der daraus fabrizierten Artikel betrug das Vielfache der Ermäßigung der Bahnfracht in einem solchen Maße, daß die Verbraucher die Bahnfrachtermäßigung überhaupt nicht mehr spürten.

Als aber durch diese Tarifpolitik eine derartige Inanspruchnahme der Bahnstrecken eingetreten war, daß der ganze Verkehr stockte, da besann man sich erst auf die Fähigkeit der Wasserstraßen, den Verkehr mitzubewältigen, beklagte sich aber jetzt, daß nun, als infolge der Beschäftigungslosigkeit der Fahrzeuge das Personal von den Schiffen gelaufen war und die Fahrzeuge unausgerüstet dalagen, die Schiffahrt nicht die nötige Kraft zur Hilfe zeige.

Neben diesem wirtschaftlichen Gesichtspunkte kommen selbstverständlich in bezug auf die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt auch technische Fragen in Betracht, die aber der Herr Verfasser des genannten Artikels in einer unberechtigt abfälligen Weise beurteilt. So sagt er, „daß, falls die Binnenschiffahrt zu Beginn des Krieges im großen und ganzen besser gerüstet und einen größeren Schiffspark besessen hätte . . .“ usw. Die Schiffahrt wäre vollständig gerüstet gewesen, hätte man sich ihrer nur gleich bedient, und der Schiffspark war in Friedenszeiten immer zu groß und niemals zu klein.

Was aber die rein technische Ausgestaltung ihrer Betriebsmittel betrifft, die der Herr Verfasser ebenfalls sehr abfällig kritisiert, so darf die Binnenschiffahrt ohne alle Ueberhebung sagen, daß das, was im Reiche des Möglichen gelegen hat, auch mit echter deutscher Kraft durchgeführt worden ist. Die unausgesetzten technischen Verbesserungen an Hebewerkzeugen, an die Fahrt beschleunigenden Einrichtungen, an Vergrößerung der Tragfläche usw. auf dem Gebiet der deutschen Binnenschiffahrt haben doch die Achtung der ganzen Welt errungen, und wenn die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt nicht eine noch größere war, so lag das nur im Mangel des Ausbaues der Ströme, die sich eben die Staatsverwaltung in nur sehr geringem Maße hat angelegen sein lassen. Man denke als an das uns Nächstliegende nur an die Verhältnisse auf der Elbe. Also die Sorge für die wirtschaftliche und technische Ausgestaltung der Binnenschiffahrt wolle man getrost vertrauensvoll den Binnenschiffahrtskreisen überlassen. Was z. B. auf diesem Gebiet in Eildampferbetrieben erreicht worden ist, verdient wirklich nur Anerkennung. Auch in der Verkehrsorganisation der größeren Gesellschaften wird schon deshalb immer das Mögliche geschehen, weil es ja doch ein finanzielles Interesse dieser auf Gewinn ausgehenden Gesellschaften ist, jede Betriebsverbesserung im Innen- und Außendienst, die möglich ist, einzuführen.

Auch spricht der Herr Verfasser von dem „kleinen Kreis“ der Binnenschiffahrttreibenden. Ob dieser Kreis wirklich klein ist, bleibe dahingestellt. Das in der Binnenschiffahrt aufgewandte Kapital verdient eigentlich eine andere Bemessung. Man schätzt das in der Schiffahrt investierte Kapital allein auf dem Rhein auf 280 Millionen Mark. Für ganz Deutschland darf man diese Summe wohl verdreifachen. Aber an der Lebensfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt ist doch nicht bloß der „kleine Kreis“ der Binnenschiffahrttreibenden, sondern das gesamte Deutschland, Industrie, Handel und Landwirtschaft sind an der Gestaltung der Binnenschiffahrt interessiert.

Eben deshalb erwarten wir auch von der Staatsregierung, von den staatlichen Behörden, von denen in Preußen und den meisten deutschen Staaten eben eine die Eisenbahnverwaltung ist, ein größeres Wohlwollen und ein größeres Verständnis der Fragen der Binnenschiffahrt, als seither gezeigt. Es genügt nicht, neue Kanäle zu bauen, sondern man muß auch das Geschenk der Natur, die natürlichen Wasserstraßen, instand halten und vor allem keine Maßnahmen treffen, auch keine Tarifmaßnahmen, die die Binnenschiffahrt, noch dazu auf eigene Kosten der Bahn, schädigen und das Kapital von der Schiffahrt wegen Unrentabilität wegtreiben.

Also nicht Ausnahmetarife zugunsten der Schiffahrt verlangen wir, sondern Unterlassung der Ausnahmetarife, die keinen anderen Zweck haben, als die Schiffahrt zu bekämpfen, und Ausdehnung der Ausnahmetarife, die man einzelnen Plätzen gibt, die an Strömen liegen, auch zugunsten der Binnenschiffahrt, d. h. zugunsten der betreffenden Umschlagsplätze.

Wenn es richtig wäre, was der Herr Verfasser schreibt, daß die Eisenbahntarife nur auf Grund der Selbstkosten ohne Rücksicht auf die Leitung über bestimmte Strecken aufgebaut werden, so würde die Binnenschiffahrt die Transporte schon selbst erhalten, die ihr naturgemäß zufließen, und ebenso das in ihr investierte Kapital zu verzinsen, als den an sie gestellten Verkehrsforderungen zu genügen wissen. Die Binnenschiffahrt will eben nicht als Konkurrentin der Bahn betrachtet sein, sondern als vollberechtigt Mitwirkende am Ausbau des gesamten Verkehrswesens, sie will überall da wirken, wo ihr durch Vorhandensein leistungsfähiger Wasserstraßen ein Wirkungsgebiet gegeben ist.

Ludolf Adler.

Zu diesen Zuschriften bemerkt Herr Regierungsbaumeister Richard:

Nach den Zuschriften[1]) zu urteilen, besteht in den Grundzügen Uebereinstimmung über die Bedürfnisse der Zukunft und die auf Seite 145, Spalte 2 ausgeführten Ziele. Die übrigen Ausführungen der Zuschriften werden unter einigen am Schlusse berichtigten Unstimmigkeiten als berechtigt und durchaus verständlich anerkannt, sind indessen als Ausführungen und Urteile rein sonderwirtschaftlicher Art zu verwerten, während der Aufsatz (Heft 13/14) die Fragen vom allgemein wirtschaftspolitischen Standpunkte berührt; denn stünde der Aufsatz ebenfalls auf dem sonderwirtschaftlichen Boden eines Erwerbsstandes, dann hätte in ihm dem Kampfe der Eisenbahnen gegen einen bedrohlich werdenden Wettbewerb das Wort geredet werden müssen, wie man es in England in den siebziger Jahren erlebt hat.

Im Anschlusse hieran sei der bisherige, sehr wesentliche Unterschied der Verkehrsaufgaben beider Verkehrswesen noch besonders hervorgehoben: Güter, die der Eisenbahn übergeben worden sind, sind durch das ganze Reich und die meisten angrenzenden Wirtschaftsgebiete freizügig; Güter, die dagegen der Binnenschiffahrt übergeben worden sind, nur innerhalb des fraglichen Verkehrsgebietes. Der Freizügigkeit des Schiffsraumes durch das ganze Wirtschaftsgebiet standen bauliche Mängel (Fehlen künstlicher Wasserstraßen) und wirtschaftliche (Notwendigkeit zu starker Abladung beim Uebergange der Betriebsmittel) entgegen. Dieser Mangel an Freizügigkeit ist mit dem im Aufsatze (Heft 13/14) Schiffsraummangel genannten, gemeint, denn es ist maßgebend, ob der Schiffsraum an der Stelle des Bedarfes zur Zeit des Bedarfes verfügbar ist. Die Eisenbahn konnte demnach ohne wesentliche Schwierigkeiten beim Eintritte der Deutschen in die Weltwirtschaft dem gegenseitigen Durchdringen und Verknüpfen der damals bestehenden Wirtschaftsgebiete und der noch entstehenden folgen und ebenso jeder Umstellung. Außerdem liefen die Hauptverkehre so, daß sie ihr zufallen mußten.

Während also die Eisenbahnen im ganzen Reiche nach der preußischen Verstaatlichung — also seit rund 30 Jahren — betrieblich und frachtlich ein großes und das Verkehrsnetz des Reiches und der Nachbarn waren, bediente die Binnenschiffahrt nur einige Verkehrsstraßen, die im Gebiete der preußisch-hessischen Staatsbahnen, noch dazu im wesentlichen nicht in der Hauptverkehrsrichtung liegen. — Die Pflege der Wasserstraßen trat daher naturgemäß zurück, weil das allgemeine Bedürfnis nicht stark genug war. — Für die Zukunft wird im allgemeinen auch weiterhin die Eisenbahn als Frachtführer in Frage kommen, einzelne geeignete Verkehre dagegen werden, so weit irgend möglich, von der Binnenschiffahrt bedient werden müssen.

Im einzelnen sei zu den genannten Zuschriften noch ausgeführt:

1. Nicht die Tarifpolitik der Eisenbahn führte zu Stockungen und zur Abweisung vom Verkehr auf die Wasserstraßen, sondern die ganz außerordentlichen Anforderungen der Kriegführung.

2. Die Zahl der Ausnahmetarife ist nicht vermehrt, sondern vermindert worden, und sie werden einer nach dem anderen aufgehoben, nachdem sie ihre Aufgabe erfüllt haben, den Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens zu erleichtern, ohne den weder Eisenbahn noch Schiff Arbeit haben würde. Außerdem kommt von den geltenden Ausnahmetarifen der preußisch-hessischen Staatsbahnbereiche keiner als Wettbewerbstarif im verkehrspolitischen Sinne in Frage, denn von Wettbewerb kann bei den kurzen Entfernungen nur geredet werden, wenn Ursprungs- und Verwendungsort Bahn- und Wasseranschluß haben. Ein gebrochener Verkehr mag der Schiffahrt Beschäftigung geben, ist aber für den genannten Bereich, soweit Ausnahmetarife gelten, ein Notbehelf oder ein Mißbrauch.

3. Von Tarifzuschlägen als Forderung ist in dem Aufsatze (Heft 13/14) nicht gesprochen. Sie sind als möglicher Ausweg erörtert worden.

---

[1]) Dr. Grotewold (Berlin), „Eisenbahnen und Wasserstraßen“, Ludolf Adler (Hamburg), „Eisenbahnen und Wasserstraßen“.

4. Bezüglich der Tariferhöhungen sei wiederholt, daß die Unkosten (einschließlich Verzinsung und Tilgung) nach dem Haushaltsplane 1918 gedeckt werden und daß noch ein Reingewinn von 130 000 000 M (rund) erwartet wird, daß also die Selbstkosten durch die Tarife voll gedeckt werden. Zugegeben wird selbstverständlich, daß die Tariferhöhungen nicht dem Sinken des Geldwertes entsprechen. Aus Rücksicht auf die allgemeine wirtschaftliche Lage und besonders nach den glänzenden Ergebnissen des Haushaltsjahres 1916 der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen war das Zögern mit der Einführung von Tariferhöhungen wohl berechtigt.

Zum Schlusse sei wiederholt, daß die Absicht der Zeilen war, Verhältnisse und Zusammenhänge zu erläutern, die im allgemeinen in den Tagesschriften nur unklar angedeutet oder nicht berührt werden.

Zur Frage der Errichtung eines Freihafens an der Küste des Baltikums

Die im Zusammenhang mit der durch den Krieg gezeitigten völligen Umgestaltung der politischen Lage in unseren Ostseeprovinzen spruchreif gewordene Frage bezüglich Errichtung eines deutschen Freihafens an der Ostküste des Baltischen Meeres beschäftigt seit einiger Zeit auf das lebhafteste die interessierten Kreise sowohl Deutschlands als naturgemäß auch unseres Baltikums, und da sei es denn auch mir — einem seit über 27 Jahren an leitender Stelle im internationalen Handels- und Schiffsverkehr in Riga, Libau und Windau tätigen genauen Kenner aller in Erwägung zu ziehenden Verhältnisse und Sonderumstände — gestattet, ausführlich zu dieser wichtigen Frage Stellung zu nehmen.

Ich will gleich vorausschicken, daß ich unbedingt und absolut für Errichtung des gedachten Freihafens in einem unserer vier baltischen Häfen — Riga, Reval, Libau oder Windau — einstehe, weil die größte Bedeutung eines solchen Unternehmens doch in erster Linie im Handelsverkehr mit Rußland zu suchen ist, und da will ich denn zuallererst die Qualifikationen der benannten vier Häfen einer näheren Beleuchtung unterwerfen.

Daß Reval seine frühere Bedeutung als Wintervorhafen für St. Petersburg auch in Zukunft beibehalten dürfte, unterliegt meiner Ansicht nach kaum einem Zweifel, denn diese Bedeutung ist durch die geographische Lage Revals gewissermassen bedingt, und da der Handel St. Petersburgs wohl eine weitere erhebliche Ausdehnung erfahren wird, so hat auch Reval eher einen Aufschwung, denn Niedergang seines Handels zu gewärtigen. Nichtsdestoweniger — oder gerade deshalb, weil Reval bisher stets nur ein Wintervorhafen für St. Petersburg ohne sonderliche selbständige Bedeutung war und bleiben dürfte — kommt Reval für einen Freihafen nicht in Frage, auch liegt es rein geographisch wohl zu hoch nördlich, an einer Stelle, die für eine rege Entwicklung der Ueberseeschiffahrt nicht als günstig bezeichnet werden kann.

Ungefähr dasselbe kann auch von Windau gesagt werden, das sich unter normalen Verhältnissen in seiner Bedeutung kaum jemals über das Niveau eines Wintervorhafens für Riga erheben dürfte. Geographisch an ungünstiger Stelle zwischen Riga und Libau eingekeilt, kann Windau als Umschlagshafen einerseits nicht gegen Libau, anderseits nicht gegen Riga aufkommen. Selbst die jahrelange Begünstigung Windaus seitens maßgebender Finanzkreise und die Machinationen der Moskau-Windauer Privatbahn in Gestalt von Eisenbahn-Frachtrefaktien u. dgl. haben nicht vermocht, aus Windau einen Hafen von größerer Bedeutung zu schaffen. Und wenn Windau trotzdem in den letzten Jahren ein Anwachsen seiner Ein- und Ausfuhr im Verkehr mit Sibirien zu verzeichnen gehabt hat, so lag das eben daran, daß die Moskau-Windauer Bahn keine Opfer gescheut hat, um diese Waren über ihre Bahnstrecke und nach Windau zu leiten, d. h. dieser Aufschwung war künstlich herbeigeführt und ist unter normalen Verhältnissen — ohne Bevorzugung des einen oder anderen Hafens durch Ausnahmetarife usw. — absolut undenkbar.

Somit verbliebe meines Erachtens nur eine engere Wahl zwischen Riga und Libau, deren Vorteile und Nachteile in bezug auf Errichtung eines Freihafens ich — an einem Aufblühen des Handels an beiden Plätzen gleichermaßen interessiert — vollkommen unparteiisch zu beurteilen bestrebt bin, indem ich mein Für und Wider ausschließlich von Erwägungen rein sachlichen Charakters leiten lasse.

Ohne die Vorzüge Libaus, die in einem absolut eisfreien Hafen und den bereits fix und fertig dastehenden, Millionenwerte repräsentierenden, für eine Freihafenanlage überaus geeigneten Einrichtungen des ehemaligen russischen Kriegshafens bestehen, in Abrede stellen zu wollen, muß ich doch im Prinzip ganz entschieden für Riga eintreten, denn letzterer Platz ist — wenngleich nicht unbedingt eisfrei — doch der bei weitem geeignetere.

Ganz abgesehen vom strategischen Gesichtspunkt — den ich als Laie nur nebenher berühren möchte und der mich das offene Libau mehr als geeignete Flottenstation, das geschützte, jedoch leicht zu sperrende Riga mehr als Handelszentrum beurteilen läßt — könnte Libau seiner bereits vorhandenen Hafenanlagen wegen nur dann bevorzugt werden, wenn die Freihafenfrage akut wäre, was ja wohl kaum der Fall sein wird.

Meine Meinung geht — im Gegenteil — dahin, daß die Freihafenfrage eine überhaupt nicht zu übereilte Entscheidung finden dürfte, daß vielmehr erst später, wenn sich mit steigender Neubelebung und Entwicklung des Ueberseehandels unter den voraussichtlich gänzlich veränderten Verhältnissen Art, Wesen, Richtung und Neigungen dieses Verkehrs besser beurteilen lassen, zur endgültigen Entschlußfassung geschritten werden sollte, denn nur zu leicht könnten sich die auf Erfahrungen aus früherer Zeit aufgebauten Berechnungen in Zukunft als irrig erweisen!

Es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, daß die Bedeutung und Entwicklung unserer baltischen Häfen auch fernerhin aufs engste mit dem Umfang der russischen Ein- und Ausfuhr über diese Plätze verknüpft bleiben wird, und daher werden wir unser Hauptaugenmerk stets darauf zu richten haben, uns bei Ausgestaltung unserer Häfen nach Möglichkeit den Gepflogenheiten und Anforderungen des russischen Auslandshandels anpassen zu müssen. Und da wir weiterhin damit zu rechnen haben, vornehmlich auf einen regen Transitverkehr von und nach Rußland angewiesen zu sein, so dürfte meiner Ansicht nach vorerst einmal auch eine Transitumschlagstelle genügen, sofern sie den Besonderheiten eines solchen Verkehrs in weitestem Maße Rechnung trägt.

Der Schwerpunkt des russischen Handels war und bleibt wohl im Moskauer Rayon konzentriert, welcher naturgemäß in erster Linie nach St. Petersburg und im Winter nach Reval und Riga gravitiert, Libau dagegen wurde seitens des russischen Handels wegen der schlechten Erfahrungen, die bei größerem Güterverkehr über diesen Platz gemacht werden mußten, direkt boykottiert. Wenn nun Riga dem für den Moskauer Rayon am günstigsten belegenen Hafen St. Petersburg die Spitze bieten soll, so ist es erforderlich, daß für den Durchgangsverkehr über Riga nicht nur größte Vereinfachung geschaffen wird, sondern auch auf schnellste Lieferung — d. h. prompteste Abfertigung der Umschlaggüter — gerechnet werden kann.

Von diesen wohl zweifellos das Richtige treffenden Voraussetzungen ausgehend, bliebe nur noch zu beweisen, wie sehr gerade im Handelsverkehr mit Rußland Libau hinter Riga zurücksteht, und da will ich denn Zahlen reden lassen, statistische Daten, Entfernungsgegenüberstellungen u. dgl., die — sämtlich auf den neuesten offiziellen Angaben basierend — wohl am anschaulichsten den großen Unterschied zugunsten Rigas illustrieren!

Statistik:

Wenn ich mich zuerst der geographisch vorteilhaften Lage Rigas gegenüber Libaus zuwende und außerdem vergleichend die Entfernungen von den russischen Zentren nach St. Petersburg anführe, so erhalte ich folgendes Bild:

Von	nach Riga	nach Libau	Unterschied zugunsten Rigas	nach St. Petersburg
	kürzeste Bahnentfernungen in russischen Wersten			
Mitau	50	176	126	—
Dorpat	238	452	214	—
Schaulen	135[1])	159	24	—
Kowno	306[1])	330	24	—
Wilna	334[1])	357	23	—
Grodno	447[1])	472	25	—
Pleskau	292	506	214	257
Dwinsk (Dünaburg)	211	375	164	500
Minsk	542	539	plus 3[2])	791
Smolensk	585	749	164	665
Homel	800	820	20	880
Kiew	1069	1048	plus 21[2])	1247
Charkow	1274	1341	67	1328
Jekaterinoslaw	1497	1517	20	1577
Jusowo	1548	1629	81	1619
Kursk	1092	1256	164	1090
Moskau	872	1036	164	610
Twer	781	997	216	453
Wladimir	1038	1208	170	774
Orel	946	1110	164	947
Tula	1013	1177	164	769
Woronesh	1282	1446	164	1134
Zarizyn	1798	1962	164	1590
Saratow	1619	1783	164	1381
Samara	1845	2020	175	1581
Orenburg	2239	2414	175	1975
Kasan	1830	2005	175	1566
Nishny-Nowgorod	1271	1441	170	1007
Jaroslaw	989	1203	214	663
Perm	2168	2382	214	1609
Jekaterinburg	2520	2734	214	1961
Ufa	2337	2512	175	2073
Tscheljabinsk	2750	2962	212	2191
Omsk u. dahinter Sibirien	3361	3710	349	2803

[1]) Unter Berücksichtigung der neuen Strecke Mitau—Schaulen!

[2]) Die zuungunsten Rigas ausfallenden Werstdifferenzen sind durch das vorangesetzte Wort „plus“ bezeichnet!

Diese Zusammenstellung veranschaulicht einerseits, wie sehr Libau gegen Riga zurücksteht, anderseits aber — wie sehr viel günstiger St. Petersburg für den Handelsverkehr mit den meisten russischen Zentren liegt als Riga.

Des weiteren bringe ich die neuesten statistischen Daten über die Bewegung des Handels in Riga und den anderen baltischen Häfen (entnommen den offiziellen Berichten des Börsenkomitees für 1911/1913), wobei ich mir gestatte, ausführlicher zu werden, um ein möglichst anschauliches und vollständiges Bild zu erhalten.

Die Wertziffern (in russischen Rubeln) des Export- und Importhandels werden durch folgende Tabelle veranschaulicht:

a) Import:

im Durchschnitt	Riga	Libau	Reval	St. Petersburg
1896—1910 . .	53 219 369	19 657 201	58 045 613	114 171 534
1906—1910 . .	113 954 545	22 866 168	61 493 208	125 165 413
1913	184 499 310	33 560 284	90 865 394	213 480 950

b) Export:

im Durchschnitt	Riga	Libau	Reval	St. Petersburg
1901—1905 . .	110 716 583	44 902 090	25 610 459	70 050 019
1909	171 767 876	49 134 257	22 100 565	105 847 223
1913	224 870 565	48 646 108	23 360 975	118 651 397

wobei Rigas Gesamtumsatz im auswärtigen Handel in den letzten 25 Jahren folgende Rubelwerte repräsentiert hat:

1886—1890 im Durchschnitt . . .	74 353 718
1891—1895 „ „ . . .	77 179 127
1896—1900 „ „ . . .	123 646 986
1901—1905 „ „ . . .	195 805 847
1906—1910 „ „ . . .	271 489 408
1913 „ „ . . .	409 369 875

d. h. Rigas Auslandshandel hat sich in den letzten 25 Jahren rund verfünffacht!

„Riga ist bereits seit dem Jahre 1896 als der bedeutendste Exporthafen des ganzen Reiches anzusehen. . . . St. Petersburg mit Kronstadt stehen weit hinter uns zurück. . . .“

schreibt der Börsenbericht für 1911 wohl mit Recht!

Betrachten wir nun die Entwicklung des Rigaer Exporthandels nach den wichtigsten einzelnen Warengattungen, so ergibt sich folgendes Bild:

Hanf in Puden:

	Riga	Libau	Reval	St. Petersburg
1904	854 220	82 623	1 786	1 248
1908	1 264 914	18 445	15	1 082
1913	1 269 325	16 084	—	—

Leinsaat in Puden:

	Riga	Libau	Reval	St. Petersburg
1891—1895 . . .	2 545 028	1 496 556	599 772	3 388 530
1896—1900 . . .	3 080 574	1 744 100	296 107	3 016 368
1901—1905 . . .	1 268 189	849 069	267 953	1 702 171
1906—1910 . . .	1 954 761	679 811	414 505	2 102 000
1913	1 057 675	873 878	291 888	607 598

Oelkuchen in Puden:

	Riga	Libau	Reval	St. Petersburg
1891—1895 . . .	2 138 159	2 165 991	337 390	3 430 877
1896—1900 . . .	2 724 023	2 529 315	574 775	3 172 321
1901—1905 . . .	3 131 207	3 400 463	110 478	3 502 534
1906—1910 . . .	3 541 930	3 384 874	298 901	4 741 466
1913	2 793 727	3 208 687	98 173	5 476 658

Häute und Felle in Puden:

	Riga	Libau	Reval	St. Petersburg
1891—1895 . . .	156 799	120 920	23 545	101 710
1896—1900 . . .	232 958	189 079	74 372	168 432
1901—1905 . . .	582 676	265 058	64 503	244 110
1906—1910 . . .	897 047	383 793	30 917	198 165
1913	1 785 013	545 893	15 253	112 228

„Alle diese Häfen, von denen Libau eine sehr große Bedeutung hat, stehen somit hinsichtlich der Ausfuhr dieser Artikel (Häute und Felle) weit hinter Riga zurück, das als erster Exportplatz des Reiches anzusehen ist. Sind doch beispielsweise im Berichtsjahre 45 % der russischen Gesamtausfuhr über Riga gegangen“,

lesen wir im Bericht für das Jahr 1911, während für 1913 dieser Prozentsatz bereits auf 55 % gestiegen war.

Mineralschmieröl:

Gegen 345 491 Pud im Durchschnitt der Jahre 1886—1890 hatte der Export Rigas im Jahre 1913 bereits 1 390 591 Pud erreicht, wobei der Bericht erwähnt:

„Unser Mineralschmierölexport, der schon im Jahre 1910 eine erhebliche Steigerung erfahren hatte, war im Berichtsjahre noch umfangreicher. Außer diesem Artikel — der hierorts aus Rohnaphtha hergestellt wird — werden auch noch einige Nebenprodukte, wie Vaselin und Goudron, aus Riga verschifft.“

Holz:

An Holz und Holzwaren wurden aus Riga ausgeführt:

1910 . .	99 000 000	Kubikfuss inkl. Holzdraht und Furniere
1911 . .	99 000 000	„ „ „ „ „
1912 . .	95 000 000	„ „ „ „ „
1913 . .	88 000 000	„ „ „ „ „

während die Zufuhr auf den Wasser- und Eisenbahnwegen nach Riga sich wie nachstehend gestaltete:

1910 . .	23 940 Flöße und	38 700 000 Pud per Bahn exkl. Brennholz
1911 . .	25 200 „ „	41 700 000 „ „ „ „ „
1912 . .	17 700 „ „	36 600 000 „ „ „ „ „
1913 . .	19 240 „ „	48 100 000 „ „ „ „ „

wobei Rigas Gesamtanteil an der Totalausfuhr Rußlands im letzten Berichtsjahr (1913) rund 20 % betragen hat. Vergleichende Tabellen stehen mir leider nicht zur Verfügung, doch kommen die anderen baltischen Häfen an Riga mit seinem bedeutenden Flößhandel nicht heran.

Eier in Puden:

im Durchschnitt	Riga	Libau	Windau	St. Petersburg
1891—1895 . .	643 834	238 365	nichts	622 904
1896—1900 . .	1 875 141	310 707	nichts	928 346
1901—1905 . .	3 900 685	229 294	8 142	1 209 106
1906—1910 . .	4 326 044	123 432	20 842	1 538 811
1913 . .	5 515 652	106 722	62 813	2 368 321

Fast die Hälfte der aus Rußland zum Export gelangenden enormen Eiermengen hat demnach im Berichtsjahre ihren Weg über die baltischen Häfen genommen, wobei auf Riga allein über 35 % entfielen. (Handelsbericht 1911.)

Flachs in Puden:

	Riga	Libau	Windau	St. Petersburg
1891—1895 . .	3 366 243	1 124 829	nichts	1 038 801
1896—1900 . .	4 459 596	1 051 288	nichts	789 462
1901—1905 . .	4 682 332	298 761	1 336 549	176 229
1906—1910 . .	6 688 691	27 642	1 676 435	87 359
1913 . .	8 333 422	12 049	2 035 812	10 461

Butter in Puden:

	Riga	Libau	Windau	St. Petersburg
1891—1895 . .	14 786	8 509	nichts	71 884
1896—1900 . .	34 651	22 793	nichts	132 618
1901—1905 . .	1 063 977	106 265	511 143	185 322
1906—1910 . .	837 113	1 806	1 759 312	598 051
1913 . .	221 557	15 057	3 212 099	1 029 074

Die erwähnten vier baltischen Häfen waren am Gesamt-Butterexport des Russischen Reiches wie folgt beteiligt: (in Prozenten ausgedrückt):

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Riga mit . .	59,5	32,0	19,9	8,9	8,6	6,3	5,3	4,8
Libau mit . .	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3
Windau mit . .	27,4	49,2	52,9	66,3	68,4	71,6	71,9	70,1
Petersburg . .	8,9	15,5	24,8	21,0	20,4	18,0	20,9	22,5

„Das Gros der Buttertransporte wird eben nach wie vor durch die Manipulationen der Moskau—Windau—Rybinsker Bahn auf künstliche Weise von Riga nach Windau abgelenkt, welchem Umstand der Niedergang unserer und der Aufstieg der Windauer Butterausfuhr zuzuschreiben ist.“ (Bericht 1911.)

Getreide:

Eine vergleichende Zusammenstellung des Exports der vier wichtigsten Getreidearten über die baltischen Häfen Riga, St. Petersburg, Libau und Windau ergibt folgendes Bild:

1900	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer (in Puden)
Riga . .	2 616 340	5 834 547	1 146 216	1 583 820
Libau . .	2 335 566	11 154 323	193 498	23 021 137
Petersburg	2 842 020	16 486 560	?	29 765 359
Windau	nichts	nichts	nichts	nichts
1905:				
Riga . .	7 397 626	287 910	192 957	3 545 864
Libau . .	1 780 427	70 390	20 464	38 581 298
Petersburg	3 113 504	5 722 714	?	43 290 778
Windau	2 711 782	nichts	nichts	2 375 177
1913:				
Riga . .	12 417 866	977 112	410 134	78 716
Libau . .	6 280	28 388	254 478	10 684 374
Petersburg	4 741 929	7 068 336	?	12 034 196
Windau .	834 875	23 505	nichts	4 084 205

In Prozenten ausgedrückt entfielen vom gesamten Weizen-, Roggen-, Gerste- und Haferexport Rußlands des Jahres 1913 auf die einzelnen baltischen Häfen: Riga 2,7 %, Libau 2,1 %, Windau 0,9 %, Reval 1,5 %, Petersburg 4,6 %.

Wenn ich in meinen letzten vier Gegenüberstellungen an Stelle Revals habe Windau treten lassen, so geschah das zu dem Zweck, um deutlich zu veranschaulichen, wie sehr Rigas Export in Flachs, Eiern, Butter und Getreide in den letzten Jahren durch die Manipulationen der Moskau—Windauer Bahn zugunsten Windaus geschädigt worden ist.

Berücksichtigt man, daß durch diese Manipulationen Riga jährlich einen Ausfall an Exportgütern von rund 10 000 000 Pud (Flachs 2 000 000, Butter 3 000 000 und Getreide 5 000 000 Pud) erlitten hat und da diese in Zukunft wohl ausschließlich an Riga zurückfallen dürften, so ergeben sich für den Export Rigas geradezu glänzende Ziffern im Vergleich zu Libau, dessen Nachteile eines Kommentars kaum bedürfen.

Mich dem Importhandel Rigas im Vergleich zu den anderen baltischen Konkurrenzhäfen zuwendend, bringe ich nur die neuesten Daten, und zwar wurden im Jahre 1913 importiert über:

	Riga	Libau	Reval	
Steinkohlen	74 018 492	28 052 479	25 661 369	Pud
Koks	4 848 571	344 369	695 511	„
Gußeisen	224 133	45 640	190 321	„
Eisen	553 671	11 506	157 720	„
Stahl	525 606	146 252	97 225	„
Maschinen	2 986 585	948 519	709 700	„
Baumwolle[1])	787 078	64 923	2 306 267	„
Farb- und Gerbhölzer usw.	1 669 474	2 544 830	3 226	„
Heringe	317 666	497 173	37 660	To.
Düngemittel[2])	7 620 535	5 447 886	?	Pud
Kreide	6 737 099	?	?	„
Harze	420 977	?	?	„
Tonerde	2 059 218	?	?	„

Welche Rolle der Rigasche Hafen im Importhandel des Russischen Reiches gespielt hat, geht daraus hervor, daß es bereits 1909 an zweiter Stelle (hinter St. Petersburg) stand. Im genannten Jahre rangierten die wichtigsten russischen Häfen nach ihrer Bedeutung für den russischen Einfuhrhandel folgendermaßen: St. Petersburg: 16,9 % (vom Wert des russischen Gesamtimports); Riga: 14 %; Reval mit Baltischport: 7,8 %; Odessa: 6,3 %; Libau kam ernstlich überhaupt nicht in Frage.

Am Schluß meines statistischen Auszuges möchte ich noch eine Uebersicht über den Schiffsverkehr Rigas in den letzten Jahren bringen:

Die Zahl der nach Riga eingekommenen Schiffe betrug:

1909	2563 Schiffe	mit 1 757 846 R.-T.,	davon i. Ballast	46 %
1910	2855 „	„ 1 942 894 „	„ „ „	42 %
1911	2776 „	„ 2 008 858 „	„ „ „	40 %
1912	2763 „	„ 1 948 923 „	„ „ „	34 %
1913	2924 „	„ 2 070 441 „	„ „ „	25 %

Es ist aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, daß ca. 25 % (gegen rund 46 % im Jahre 1909) alles einkommenden Schiffsraumes in Ballast liefen. Diese Feststellung entspricht ungefähr den Daten über das Verhältnis des Imports zum Export, wonach letzterer gleichfalls um rund 25 % größer ist als Rigas Einfuhr. Dieser Umstand spricht deutlich dafür, daß Rigas Import durch Errichtung einer Umschlagstelle oder eines Freihafens ruhig forciert werden kann, ohne daß die Schiffahrt um genügende Rückfracht besorgt zu sein braucht!

Diese meine kurze Statistik ergibt Ziffern, die eine beredte Sprache sprechen! Und wenn man überdies berücksichtigt,

daß Libau vom russischen Handel in den letzten Jahren immer mehr und mehr gemieden wurde,

daß der russische Export logischerweise (siehe Entfernungsunterschiede) stetig anwachsend und ausgesprochenermaßen Riga als gegebensten Umschlagplatz erkannte und benutzte, so daß Riga bereits vor Kriegsausbruch der bevorzugteste Exporthafen für den nördlichen Teil Südrußlands, Zentralrußland und Sibirien wurde,

daß ein Freihafen mit seinem bedeutenden Schiffsverkehr den fahrenden Dampfern nicht nur Herfracht, sondern auch genügende Rückfracht zu bieten imstande sein muß, um sich erfolgreich entwickeln zu können,

daß Riga am Ausfluß eines großen Stromes belegen ist, durch dessen Schiffbarmachung mit Durchführung des geplanten Riga-Schwarzmeer-Kanals für unseren Hafen weitestgehende und billige rückwärtige Verbindungen entstehen, welche noch mehr dazu beitragen werden, alle russischen Exportgüter nach Riga zu leiten,

und daß unsere einheimische Industrie mit der Zeit fraglos wieder erstarken wird, so daß unsere Oelmühlen, Oelkuchenpressen und Sägewerke weitere bedeutende Exportfrachten stellen werden,

so wird wohl durch diese überwiegenden Vorteile der einzige Nachteil Rigas — eine mögliche zeitweilige Eissperre — reichlich ausgeglichen, um so mehr, als in den letzten Jahren vor dem Kriege dank guter, starker Eisbrecher nur ganz unbedeutende und vorübergehende Eisschwierigkeiten zu verzeichnen waren.

Riga ist unter allen Umständen der gegebenste Umschlaghafen für alle russischen Exportwaren, insbesondere aber für die Flachs- und Holzrayons. Ueberdies muß in Betracht gezogen werden, daß die russischen Exporteure von Rohwaren — wie Fellen, Flachs usw. — an Riga in bezug auf sachgemäße Behandlung der Güter gewöhnt sind; daß Riga der ganze Zentralpunkt für den Holzexport ist und die ganzen Spezialisten, die gesamte Initiative des Flachs- und Holzgeschäfts in Riga konzentriert sind. Für den Export von Butter, Eiern und anderen leichtverderblichen Waren muß außerdem eine Großstadt mit bedeutendem eigenen Konsum als Umschlagsplatz gewählt werden. St. Petersburg aber hat sich für diese Güter gegenüber Riga nicht bewährt, welch letzteres insbesondere auch von Hamburger Importeuren stets bevorzugt wurde.

Alle Vorbedingungen für eine gute Behandlung der Waren in Riga sind wie seltenwo vereint und es wäre nur eine folgerichtige Entschlußfassung, unseren Platz auch weiterhin in weitestgehendem Maße zu unterstützen.

Was nun die Geländefrage anbelangt, so wird sich auch diese wohl in zufriedenstellender Weise lösen lassen und möchte ich persönlich in nachdrücklichster Weise auf die großen Vorzüge des am linken Dünaufer zwischen Zementfabrik und Hapacks-, bzw. Beckers-Graben belegenen, von der Düna und der Bolderaaer Eisenbahn begrenzten Terrains hinweisen. Auf einem Komplex von zwei bis fünf Kilometern, bei fünf Kilometer Quailänge direkt am Düna-Hauptarm, ließen sich hier wohl alle erforderlichen Anlagen, wie: Stapelplätze, Speicher, Anlegestellen, Elevatoren, Lösch- und Ladevorrichtungen, Bahnanschlüsse, Zoll- und Verwaltungsbaulichkeiten usw., errichten, welche den Anforderungen des Freihafen-Handels sicher genügen dürften. Die günstige Lage dieses Terrains — am Düna-Hauptarm — für den Seeschiffsverkehr müßte hier besonders berücksichtigt werden, dagegen kann ich das s. Z. von russischer Seite für größere Hafen-Neuanlagen ins Auge gefaßte Gelände am Stintsee keinesfalls als geeignet ansehen, schon allein der immensen Schwierigkeiten wegen, welche sich für das Befahren solcher Hafenanlagen für größere Seeschiffe ergeben müßten.

Bevor ich meine Ausführungen zu einem konkreten Vorschlag zusammenfasse, muß ich noch auf eine Notwendigkeit hinweisen, die für die vornehmlich im Verkehr mit Rußland gedachte Entwicklung unseres Handels von allergrößter einschneidender Bedeutung ist: wir müßten als Umschlagszollamt oder Freihafen bis zur russischen Grenze unbedingt einen Bahnanschluß in russischer Spurweite haben, damit eine Umladung der Güter an der Grenze vermieden werden kann! Die notwendige Folge eines solchen Unternehmens aber wäre die Errichtung einer russischen Zollabfertigungsstelle im Umschlags- oder Freihafen Riga. Wenn wir die Umladung an der russischen Zollgrenze vermeiden können, wenn es so einzurichten geht, daß Export- und Importgüter einerseits in russischen Waggons bis Freihafen Riga, anderseits ohne weitere Umladung ab Zollamt Riga bis zum russischen Bestimmungsort durchrollen können — nur dann haben wir auf einen vollen Erfolg unseres Unternehmens zu rechnen, von dem wiederum eine Neubelebung unseres Handels, ein Aufblühen unserer Stadt abhängen. Es können sowohl Baumwolle, Düngemittel und Kohle als Importgüter, wie auch Flachs, Eier u. dgl. als Ausfuhrwaren keinesfalls eine Umladung vertragen, ganz abgesehen davon, daß bei den Riesen-Einzelzufuhren eine Sortierung letzterer Waren immensen Aufenthalt verursachen würde, der unbedingt zu vermeiden ist.

Wenn ich nun meine Betrachtungen resumiere, so komme ich zu dem Schluß:

daß die Freihafenfrage als solche nicht übers Knie gebrochen, sondern allmählich, im Einklang mit der Entwicklung des Ueberseehandels nach den baltischen Häfen einer weiteren reiflichen Beprüfung und Begutachtung unterzogen werden sollte;

daß es sachkundigen Vertretern aller in Betracht kommenden Häfen gestattet werden müßte, an der Ausarbeitung und Entscheidung dieser Frage aktiv teilzunehmen, um ihre Argumente für oder wider den einen oder anderen Plan mit in die Wagschale werfen zu können.

und daß fürs erste vielleicht die Schaffung einer Umschlagstelle bei gedachter russischer Spurweite und Zollabfertigung in Riga unter Benutzung der bestehenden alten Anlagen genügen würde, während mit Ausbau der Transitzollamt- oder Freihafenanlagen erst später, nach endgültiger Entscheidung, in aller Ruhe begonnen werden könnte.

Nur ganz nebenher möchte ich noch hervorheben, daß ich — als Spediteur — der Errichtung eines Freihafens in unseren baltischen Häfen prinzipiell eigentlich überhaupt ablehnend gegenüberstehen müßte, da durch einen Freihafenhandel der Spediteur in seinen Einnahmequellen schwer geschädigt wird. Und wenn ich letzten Endes im allgemeinen Interesse unseres baltischen Handels trotzdem für Errichtung eines Freihafens gerade in Riga — dem Sitz meines größten baltischen Hauses — eintrete, so darf solches wohl um so mehr als Beweis dafür gelten, daß ich mich völlig unparteiischer Beurteilung dieser wichtigen Frage befleißige.

Dietrich Heydemann,
Riga.

[1]) „Somit gelangten über die baltischen Häfen mehr als 50 % des Gesamtbedarfs des Reiches an ausländischer Baumwolle. Reval, auf das der Löwenanteil (30 %) der Einfuhr entfällt, bezieht diesen Artikel wesentlich zur Weitergabe in den Moskauer Fabrikrayon." (Handelsbericht 1911.)

[2]) „Riga steht hinsichtlich des Imports von Superphosphaten, Thomasschlacken und Kainit an der Spitze aller Ostseehäfen, während es beim Import von Chilisalpeter von Libau übertroffen wird." (Handelsbericht 1911.)

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 11/12) als neue Mitglieder beigetreten:

Magistrat zu Neuhaldensleben (körperschaftliches Mitglied),

Rigaer Börsen-Komitee, Riga, Gr. Schloßstr. 24, (körperschaftliches Mitglied),

Deutsche Schiffsbeleihungsbank A.-G., Hamburg (körperschaftliches Mitglied),

Dipl.-Ing. Heesch, Holtenau b. Kiel,

Kgl. Baurat und Privat-Dozent Karl Bernhard, Berlin (Flotowstr. 12).

Personalnachrichten

Herrn Generaldirektor Jaeger, Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Fendel und Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, wurde das Eiserne Kreuz am weiß-schwarzen Bande verliehen.

Aus verwandten Vereinen

Der **Südwestdeutsche Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar (E. V.)** hat seine erste ordentliche Mitgliederversammlung in Stuttgart abgehalten. Der Verein ist als erweiterte Nachfolge des früheren seit bald 30 Jahren tätig gewesenen Neckar-Donau-Kanal-Komitees Ende Dezember 1916 in gemeinsamer Zusammenwirkung von staatlichen und städtischen Behörden, Handelskammern und anderen öffentlichen Körperschaften verschiedenster Art, Großindustriellen usw. aus Württemberg, Baden, der Pfalz, Hessen und Elsaß-Lothringen ins Leben getreten und hat in sehr kurzer Zeit sich eine hervorragende und einflußreiche Stellung zu verschaffen gewußt. So war denn auch die Beteiligung an der ersten Jahresversammlung außerordentlich stark. Unter anderen waren vertreten: der württembergische Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Weizsäcker, Minister des Innern Dr. v. Köhler, die Staatsräte v. Mosthaf und v. Stieler, Präsident v. Leibbrand, v. Sting, Generalleutnant v. Tognarelli als Vertreter des Kriegsministeriums, die beiden Kammern der württembergischen Landstände mit den Präsidenten an der Spitze fast vollständig.

Zu Beginn der Tagung machte der württembergische Staatsminister des Innern, Exzellenz Dr. v. Köhler, folgende Ausführungen:

Meine Herren! Es ist mir eine besondere Freude, im Namen der Königlichen Staatsregierung wie im Namen des hier anwesenden Herrn Ministerpräsidenten, zugleich Ministers für Verkehrsangelegenheiten, sowie in meinem eigenen Namen Sie begrüßen zu dürfen und der Versammlung eines Vereins anwohnen zu können, der sich Aufgaben gestellt hat, von deren Bedeutung für die wirtschaftliche Zukunft Württembergs die Königliche Staatsregierung durchdrungen ist und deren rechtzeitige und zweckentsprechende Lösung ihr als eine der aktuellsten und wichtigsten Aufgaben der Staatsverwaltung erscheint. (Bravo!)

Der Südwestdeutsche Kanalverein begeht heute seine erste ordentliche Mitgliederversammlung; er darf aber schon bei dieser ersten Versammlung mit Stolz auf eine mehrjährige, umfassende und tiefgreifende Tätigkeit zurückschauen, eine Tätigkeit, von der, ich möchte beinahe sagen, anschaulicher als alles andere die mit der Tagung verbundene interessante Ausstellung von Plänen und Entwürfen ein klares und eindringliches Bild gewährt.

Schon bei der Beratung des Haushaltsplanes in der Zweiten Kammer hatte ich Gelegenheit, der Tätigkeit des Vereins mit Genugtuung und Dank zu gedenken. Ich begrüße den Verein und seine unermüdlichen Leiter auch jetzt als verständnisvolle und hochwillkommene Mitarbeiter der Regierung an den großen Aufgaben, die auf dem Gebiet des Wasserstraßenwesens der Erfüllung harren. Ich hoffe zuversichtlich und bin davon überzeugt, daß in verständnisvollem Zusammenarbeiten des Vereins und der württembergischen Regierung, gestützt auf den, ich darf wohl sagen, einmütigen Willen des Volkes, die Wege sich finden und ebnen lassen, auf denen auch die württembergischen Lebensnotwendigkeiten zur Erfüllung gebracht werden können.

Für die im Gang befindlichen praktischen Arbeiten ist ja zunächst eine Arbeitsteilung zwischen der württembergischen Regierung und dem Verein in der Weise eingeführt, daß die Regierung in erfreulichem Einvernehmen mit der großherzoglich badischen und der großherzoglich hessischen Regierung die durch die neuzeitlichen Verhältnisse notwendig gewordene Ueberprüfung des Entwurfs der Neckarkanalisation vornehmen läßt, während der Verein die Frage der Verbindung der Neckar- mit der Donauwasserstraße und der Donau mit dem Bodensee in Behandlung genommen hat.

Es ist mir ein besonderes Anliegen und ein Bedürfnis, hier zu versichern, daß die Aufgabe, die bei dieser Arbeitsteilung der Regierung zugefallen ist, umsichtig, aber auch rasch und tatkräftig durchgeführt wird, damit die weiteren Verhandlungen über die Ausführung der Neckarkanalisierung, die ja das erste und grundlegende Ziel der württembergischen Wasserstraßenbestrebungen und der Bestrebungen des Vereins bildet, möglichst bald aufgenommen werden können. Daß der Verein in seinem Arbeitsanteil nicht zurückbleibt, weiß ich und es wird auch durch die heutige Ausstellung klar vor Augen geführt. Ich möchte dabei betonen, daß jede Unterstützung, die dem Verein bei den von ihm unternommenen Arbeiten seitens der Regierung geboten werden kann, mit Freuden geleistet werden wird. (Beifall.)

Meine Herren! Wenn ich von dem Zusammenwirken des Vereins und der Regierung spreche, möchte ich nicht versäumen, auch der Unterstützung zu gedenken, die deren gemeinsinnige Bestrebungen von dritter Seite gefunden haben. Insbesondere ist es mir Bedürfnis, ehrend und wärmstens dankend auch hier auf die Ihnen wohlbekannte hochherzige Kriegsstiftung des Herrn Dr.-Ing. Robert Bosch hinzuweisen, die eine mächtige Förderung für die Weiterführung des Neckarkanals in das Herz des Schwabenlandes bedeutet. (Lebhafter Beifall.) Der hochherzige Stifter darf des tiefsten und bleibenden Dankes aller seiner Mitbürger für seine reiche Stiftung versichert sein. (Zustimmung.)

Sodann kann ich mit Befriedigung mitteilen, daß das Reichswirtschaftsamt in jüngster Zeit sich mit der Verwendung des im Reichshaushaltsplan für 1917 bereitgestellten Betrages von 100 000 M zur Förderung der Vorarbeiten für die Wasserstraßenverbindungen vom Neckar zur Donau und von der Donau zum Bodensee und zur Schiffbarmachung der Donau von Steppberg bis Ulm einverstanden erklärt hat und daß ich hiernach in der Lage sein werde, die Arbeiten des Südwestdeutschen Kanalvereins aus diesen Mitteln zu unterstützen. (Beifall.) Ich werde auch künftig nicht versäumen, der Reichsleitung die südwestdeutschen Wasserstraßenwünsche warm und eindringlich ans Herz zu legen und dafür Sorge zu tragen, daß diese Wünsche als mit anderen gleichberechtigt anerkannt und behandelt werden. (Beifall.)

Meine Herren! Der Südwestdeutsche Kanalverein ist ein Verein für Rhein, Donau und Neckar. Ich freue mich, heute auch über Rhein und Donau einige Mitteilungen machen zu können, die für die Versammlung wohl von Interesse sein werden.

Ich kann mitteilen, daß im Anschluß an den Friedensvertrag mit Rumänien die Verhandlungen über einen neuen Donauschiffahrtsvertrag unter Mitwirkung Württembergs eingeleitet worden sind, Verhandlungen, von denen ich das Beste für die künftige Gestaltung der Donauwasserstraße und der geplanten Westostverbindung erhoffe. Und ich kann weiter mitteilen, daß, was vielleicht der Mehrzahl Ihrer Mitglieder schon bekannt ist, wiederum unter Beteiligung von Württemberg eine Vereinbarung zwischen dem Reich und den beteiligten Bundesstaaten über die Bearbeitung eines Entwurfs für die Ausnutzung der Wasserkräfte zwischen Straßburg-Kehl und dem Bodensee und für die Schiffbarmachung des Oberrheins in Bearbeitung steht. Auch von diesen Verhandlungen ist eine Kräfte zwischen Straßburg-Kehl und dem Bodensee und für die Schiffbarmachung des Rheins zu erwarten. (Zustimmung.)

So ist, glaube ich, die Hoffnung berechtigt, daß es auf allen Gebieten, die dem Verein wichtig sind, vorwärts geht. Meine Herren, das Wort „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser" gilt auch für die Binnenwasserstraßen. Ihr Verein hat das erkannt und sucht diese Erkenntnis den weitesten Kreisen einzubringen. Auch die Königliche Staatsregierung wünscht ihm, daß seinen Bestrebungen ein reicher und voller Erfolg zuteil werden möge zum Nutzen unseres engeren und weiteren Vaterlandes. (Großer Beifall.)

Aus dem Jahresbericht des Geschäftsführers Hitzler und des Schatzmeisters Bürgermeister Sigloch geht hervor, daß der Verein heute über 800 Mitglieder mit einem Gesamtjahresbeitrag von über 60 000 M verfügt, neben einem Vermögen von rund 150 000 M und daß die Ausgaben im ersten Vereinsjahr rund 90 000 M betragen haben. In drei gehaltvollen Vorträgen wurde die Bedeutung der Vereinsarbeiten nach ihren verschiedenen Seiten hin gewürdigt.

Die allgemeinen Gesichtspunkte legte Geheimer Hofrat Landtagsabgordneter Bruckmann (Heilbronn) dar, der über „Südwestdeutschland und der Rhein-Neckar-Donau-Kanal" sprach. Der Redner beschäftigte sich in eingehenden Darlegungen mit den Wasserstraßen als einer der wichtigsten Zukunftsaufgaben des Reiches, durch deren geeignete Lösung die überaus ungünstigen Verkehrsverhältnisse Südwestdeutschlands allein gebessert werden können. Die Kanalpläne des Südwestdeutschen Kanalvereins sind kein Kriegserzeugnis, wie es so viele sind, sondern werden seit langen Jahren mit Nachdruck verfolgt, sie verdanken lediglich den Kriegserfahrungen einen verstärkten Nachdruck. Zwischen den badischen und den württembergischen Interessen konnte eine weitgehende Uebereinstimmung erzielt werden, auch in den Kammern beider Bundesstaaten kam der Wille zum Ausdruck, beim Neuaufbau der Industrie- und Handelswirtschaft nach dem Krieg die Verkehrslage Südwestdeutschlands grundlegend zu verbessern. Von den Wasserstraßen erwartet man in Südwestdeutschland Belebung und Produktionsförderung, um alle Kräfte im Interesse des großen Ganzen voll anspannen und entwickeln zu können. Dabei sollen die Kanäle von Haus aus als Reichssache anzusehen und zu behandeln sein, damit sich nicht bei ihnen wiederhole, was wir bei den Eisenbahnen erlebt haben.

Ueber die „Technische Durchführbarkeit des Großschiffahrtsweges vom Rhein zur Donau über den Neckar und die hierfür im letzten Jahr geleisteten Projektierungsarbeiten“ sprach Direktor Kern (Mannheim). Die sämtlichen Arbeiten sind auf das 1200-t-Schiff zugeschnitten mit Schleusenausmaßen von 110 m Länge und 12 m Breite, 3 m Drempeltiefe. Auf eine Strecke von 212 km folgt der Großschiffahrtsweg dem Neckar von Mannheim bis nach Plochingen, von hier wird auf nur 65 km reiner Kanallänge die Donau bei Ulm erreicht. Der Firma Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim, die die Hauptprojektierungsarbeiten besorgt, ist eine neue sogenannte Tauchschleuse patentiert worden, von der man sich in Fachkreisen eine außerordentliche Erleichterung in der Ueberwindung größerer Höhen verspricht, und mit Hilfe dieser Tauchschleuse soll denn auch der Weg über die Schwäbische Alb hinweg verhältnismäßig leicht überwunden werden.

Der Höhenunterschied zwischen Mannheim und der Scheitelhaltung auf der Schwäbischen Alb würde 480 m betragen und durch 45 Schleusen überwunden werden. Mit vier weiteren Schleusen steigt man um 102 m auf der Ulmer Seite zur Donau hinab. Eine Variante von Göppingen über Gmünd—Aalen—Heidenheim nach Lauingen a. d. Donau würde unter Anwendung von ausschließlichen Sparschachtschleusen die Scheitelhaltung von 567 auf 496 m herunterbringen; auch die sogenannte Ulmer Linie ist in einer besonderen Bearbeitung für Schachtschleusen eingerichtet, um jeder Einwendung begegnen zu können. Die Pläne für die Verbindung von Neckar und Donau auf zwei verschiedenen Wegen sind nahezu fertiggestellt, ebenso die von Stadtbaurat Göller in Ulm bearbeiteten Pläne für die Verbindung von Donau und Bodensee über Biberach und Ravensburg, welch letztere eine völlige Lösung aller noch bestandenen Fragen bringen und namentlich die Wasserversorgung auf völlig selbständige Weise ordnen, so daß auf der Hochfläche Oberschwabens aus natürlichen Gewässern sogar noch elektrische Kraft in beträchtlichem Umfange gewonnen werden kann. Die Kanalstrecke Ulm—Friedrichshafen ist rund 100 km lang und hat 22 Schleusen mit Sparbecken. Der Aufstieg von Ulm zur Scheitelhaltung beträgt 78 m, der Abstieg von dort zum Bodensee 151 m. — Die Pläne für die Neckarstrecke Mannheim—Plochingen sind in voller Bearbeitung, diejenigen für die Donaustrecke zwischen Steppberg und Ulm werden voraussichtlich in wenigen Monaten folgen können. Außerdem ist vorgesehen, eingehende Studien über eine Verbindung von Saar und Rhein, wenn möglich über die Pfalz, anzustellen. Als Gesamtergebnis kann gesagt werden, daß diese einstweiligen Arbeiten ergeben, daß die Punkte Mainz und Regensburg über den Neckar bei einer Verkehrslänge von 517 km und zwischen Mannheim und Ulm rund 50 Schleusen mit einem Kostenbetrag von 339 Millionen Mark auf der Grundlage des 1200-t-Schiffes verbunden werden können.

Weiterhin sprach noch Bürgermeister Sigloch (Stuttgart) über „Die Bedeutung der Kanäle für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden“.

Der Einfluß der Wasserstraßen auf die Gemeinden bewegt sich nach dem Redner, zusammenfassend, in drei Richtungen:

1. Mehr ideell, kulturell: Hebung des Interesses am Wasserverkehr; Einfluß auf das ganze Leben der Städte.
2. Finanziell und wirtschaftlich im engeren Sinne; Erhebliche Opfer, aber Erhöhung der Steuererträgnisse; Besserung und Erleichterung des wirtschaftlichen Lebens der Städte.
3. Städtebaulich: was möglichst baldige Festlegung der Linien und gesetzgeberische Eingriffe zur Freihaltung der Wege erfordert.

Infolgedessen schloß der Redner mit dem Verlangen, die Regierung möge auf gesetzgeberischem Wege einmal jede Möglichkeit von Bodenspekulation entlang dem Verkehrsweg ausschalten und nach erfolgter Festlegung der Linienführung die Ausführung von Bauwerken untersagen, die sich dem künftigen Kanal entweder in den Weg stellen oder seine Anlagen sonst irgendwie benachteiligen könnten.

Mit der Tagung verbunden war eine Ausstellung der in Bearbeitung befindlichen württembergischen Kanalpläne, sowie der früheren Pläne, dann die von Grün & Bilfinger vorgeschlagene Tauchschleuse, die Schneider-Schleuse sowie die Schiffseisenbahn der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Eine besondere Abteilung brachte die mittel- und norddeutschen Kanalpläne zur Vorführung, endlich war die Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg, mit einer außerordentlich geglückten und umfangreichen Werkausstellung, sowie die Maschinenfabrik Eßlingen mit einer ähnlichen Empfehlungsgruppe vertreten.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. Berlin. In der am 5. August unter dem Vorsitz des Herrn Hermann Hertzer stattgehabten Vorstandssitzung wurden die neuen Entwürfe für den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten auf Binnenschiffen erörtert und dabei einstimmig die Ansicht ausgesprochen, daß gegen die jetzigen Entwürfe besondere Bedenken nicht mehr zu erheben sind. Allerdings sei zu wünschen, daß die Entwürfe erst Gesetz würden, wenn wieder geordnete Verhältnisse herrschen, und auch dann müßten noch einige Jahre Spielraum gewährt werden, um Stockungen, die sich in bezug auf Personalbeschaffung und Heranziehung des Nachwuchses ergeben, zu überwinden. Ebenso müßten die beteiligten Kreise bei der noch zu regelnden örtlichen Festsetzung des Geltungsbereichs der Befähigungszeugnisse der Schiffer vorher gutachtlich gehört werden.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juni 1918. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Juni: Ueber den Stand der Rheinschiffahrt ist folgendes zu berichten: Anfang Juni blieben die Anfuhren nach den Rhein-Ruhr-Häfen von den Zechen des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers etwas zurück. Leider war der Wasserstand des Rheins bis Mitte Juni schlecht, so daß die Kähne vorsichtig abgeladen werden mußten. In der zweiten Monatshälfte besserte sich der Wasserstand von Tag zu Tag, und die Zufuhren wurden sehr umfangreich, was auch der Belieferung der oberrheinischen Häfen sehr zugute kam.

Koks gelangte hauptsächlich zur Abfuhr nach dem Oberrhein und konnte in den Häfen nach langer Zeit zum erstenmal auf Lager genommen werden, während Kohle nur wenig versandt wurde. Am 22. Juni wurde infolge des guten Wasserstandes der Schiffsverkehr nach Basel eröffnet. Der Obermain litt im Berichtsmonat unter besonders schlechten Wasserständen, was den Verkehr ungünstig beeinträchtigte.

Im Monat Juni waren die Verhältnisse auf dem Neckar ähnlich wie im Vormonat. Wohl ist die Beschäftigung im Frachtenverkehr noch rege, doch ist der Wasserstand des Neckars so weit zurückgegangen, daß bereits Störungen im Betriebe der Schiffahrt eintreten. Talwärts sind Frachten durch Salztransporte und bergwärts durch Brennmaterialien genügend vorhanden. Die Nachfrage nach Arbeitern übersteig das Angebot.

Die schon im Maibericht erwähnte Verschlechterung des Wasserstandes der Elbe hat im Monat Juni weitere Fortschritte gemacht. Der Pegelstand in Dresden ging im Laufe des Monats andauernd zurück und zeigte am 17. Juni den außergewöhnlichen Tiefstand von — 226 cm. Die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes gestaltete sich immer schwieriger; der Verkehr konnte daher nur noch mit großer Mühe fortgesetzt werden. Namentlich machten sich die Schwierigkeiten auf der sächsischen und böhmischen Elbestrecke bemerkbar. — Das Angebot von Gütern war im allgemeinen nicht belangreich, doch war infolge der äußerst geringen Tragfähigkeit der Fahrzeuge die Nachfrage nach Raum ziemlich erheblich, um so mehr, als auch noch viel Raum zu Ableichtezwecken gebraucht wurde.

In der zweiten Monatshälfte machte sich eine kleine Besserung des Wasserstandes bemerkbar, die eine Erleichterung des Betriebs mit sich brachte und wodurch die drohende gänzliche Einstellung des Betriebs zunächst noch vermieden wurde.

Der Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen wurde auch im Monat Juni durch die niedrigen Wasserstände der Elbe und Oder ungünstig beeinflußt. Es mußten sogar Maßnahmen getroffen werden, um den Zustrom von Fahrzeugen aus der Mark nach dem überfüllten Fürstenberger See einzuschränken. Im letzten Drittel des Monats ist eine langsam nach unten vorschreitende Besserung des Oderwasserstandes eingetreten, welche einen lebhafteren Verkehr bringen wird. Die Oderfrachten sind in ihrer behördlichen Festlegung nebst Tauchtiefenzuschlägen unverändert, die Elbefrachten, auch nach der Mark, erfuhren eine den Verhältnissen entsprechende Erhöhung. Die Verladungen ab märkischen Stationen erstreckten sich laufend namentlich auf Braunkohlenbriketts. Der Eildampferverkehr ist in einigen Richtungen, besonders Stettin—Berlin, recht rege beschäftigt.

Der Berliner Osthafen. Der Osthafen an der Stralauer Allee, dieses neuzeitliche Umschlags- und Speichereiunternehmen der Stadt Berlin, hat während des Krieges bewiesen, wie sehr eine mit den neuesten Einrichtungen versehene Hafenanlage hierselbst gefehlt hat.

Zehn Monate vor Kriegsausbruch dem Verkehr übergeben, hatte der Hafen anfangs noch nicht genügend Beachtung bei den am Verkehrs- und Lagereigeschäft beteiligten Kreisen gefunden, so daß sich bereits Stimmen vernehmen ließen, die dem städtischen Unternehmen seine Existenzberechtigung absprachen. Darin ist Wandel geschaffen. Der Osthafen ist über die bei seiner Errichtung als Höchstleistung gesteckten Grenzen beschäftigt, sämtliche Umschlagstellen und alle vorhandenen Lagerräume sind voll ausgenutzt, die besonderen Einrichtungen für Kohlenumschlag, Benzinlagerung, Getreideelevatoren, öffentliche Wagen über die Kraft in Anspruch genommen.

In der Kriegswirtschaft hat der Osthafen für das Heer, die Provinz Brandenburg, die Gemeinden Groß-Berlins und ihre Nachbargemeinden eine hervorragende Rolle gespielt und wesentlich zur rechtzeitigen Heranschaffung, Bearbeitung und Verteilung der Lebensmittelrationen wie auch besonders der Kohlen für Hausbrand, Gasanstalten, Industrie und Kriegsunternehmungen beigetragen.

Zurzeit ist die Hafenverwaltung vor allem mit dem Empfang, Umschlag bzw. Lagerung der neuen Ernte aus dem Osten, auch aus der Ukraine, ferner mit Kohlenumschlag beschäftigt; daneben muß sie den dauernd wachsenden Kreis von kaufmännischen und industriellen Interessenten für ihre in jeder Beziehung modernen, daher verhältnismäßig billig und schnell arbeitenden Einrichtungen bedienen, eine Aufgabe, der sie unter ihrer regen Geschäftsleitung trotz des wegen Einberufungen zum Heeresdienst überaus knappen Personals immer noch gerecht werden konnte.

Die sonst etwa 100 Waggons betragenden Eisenbahnankünfte haben sich soeben auf mehr als 300 Waggons an einem Tag gesteigert, die Einführung von Tag- und Nachtschichten sowie von Sonntagsarbeit unter Hinzuziehung von Militärkommandos nötig gemacht.

Ganze Flotten von Flußfahrzeugen jeder Größe befinden sich im Entlöschen, Beladen oder dienen als Lagerfahrzeuge zur Ergänzung der zur Aufnahme der Gütermengen lange nicht mehr ausreichenden Lagerhäuser.

Es ist bei dieser Sachlage zu hoffen, daß nach der im Kriege längst bestandenen Probe auch beim Hinübergleiten zur Friedenswirtschaft das Interesse der am Umschlags- und Lagereibetrieb beteiligten Kreise für den Osthafen rege bleiben und von den großen Vorteilen der Anlage weiterhin ausgiebiger Gebrauch gemacht werden wird.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Berichtigung.

Störwerft u. Maschinenfabrik Friedrich Sternemann & Co., Kommandit-Gesellschaft (vorm. Claus Witt), Hamburg und Wewelsfleth.

In Nr. 11/12, S. 121 ist diese Firma unter „Elbewerft u. Maschinenfabrik Friedrich Sternemann & Co.", aufgeführt und möchten wir dies hiermit berichtigen. — Das Unternehmen, worin zwei seit vielen Jahrzehnten bestehende alte Werften zusammengezogen wurden, soll allmählich zu einer modernen Werft mittleren Umfangs ausgebaut werden und ist dafür eine entsprechende Kapitalerhöhung vorgesehen. Die Werft wird sich auch nach ihrem Ausbau ihren bisherigen Arbeitskreis erhalten, in dem besonders Wert auf Herstellung und Reparatur von Fischereifahrzeugen jeder Größe gelegt wird.

Accumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin-Hagen. Aus 3 539 294 M. Reingewinn (nach 121 706 M Abschreibungen) des Jahres 1917 erhalten die Aktionäre auf 12 000 000 M Kapital 25 % Dividende.

A.-G. Ems, Enden. Der Gewinn für 1917 betrug 18 966 M, dazu wurden 16 034 M dem Dispositionsfonds entnommen und 35 000 M als 5 % Dividende auf 700 000 M Kapital verteilt.

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. Die Prokura des Walther Behrend ist erloschen.

Baggergesellschaft G. m. b. H., Duisburg. Hugo Schlickum und Franz Rohde sind nicht mehr Geschäftsführer, als solcher ist Karl Fricke bestellt.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-A.-G., Regensburg. Die Abschreibungen für 1917 betragen 558 819 M, der Reingewinn 724 686 M, die Dividende 7½ % auf 8 000 000 M Einzahlung.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Regensburg. Die Liquidation ist beendigt und die Firma erloschen.

Ewald Berninghaus, Duisburg. Dem Ingenieur Willy Seibt ist Gesamtprokura erteilt.

Braune & Stegelitz, Magdeburg. Die Gesellschafterin Agnes Braune geb. Rambeau ist durch Tod ausgeschieden.

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim. Für 1917 ergab sich ein Reingewinn von 5 932 037 M, aus ihm wurden 30 % Dividende gezahlt.

Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt A.-G., Magdeburg. Die Abrechnung für 1917 weist nach 69 439 M Abschreibungen 824 013 Mark (i. V. 570 213 M) Verlust nach.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Gegründet am 26. März 1918 mit 7 000 000 M, ausgegeben zu 110 %. Vorstand Richard Carstanjen und Hermann Hennenbruch.

Deutsche Werft A.-G., Hamburg. Gegründet am 6. Juni mit 10 000 000 M Aktienkapital. Vorstand E. A. Warnholz und Dr. W. E. H. Scholz. An der Gründung sind u. a. die Hapag und die A. E. G. beteiligt.

Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. In Berlin wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Fred Drughorn G. m. b. H., Mannheim. Die Liquidation ist beendigt und die Firma erloschen.

Elbe- und Havel-Dampfschleppschiffahrt G. m. b. H., Hamburg. Der Geschäftsführer Franz Carl Kramer ist gestorben.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Carl Hofmeister und F. W. Sandmann sind zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern bestellt.

Hamburger Werft A.-G., Hamburg. Laut Beschluß vom 6. Juni ist das Aktienkapital um 1 000 000 M, ausgegeben zum Nennwert, auf 2 000 000 M erhöht.

Harmstorff-Taucher- und Bergungs-Ges. m. b. H., Hamburg. E. Münchenberg ist nicht mehr Geschäftsführer.

Howaldtswerke, Kiel. Dem Diplomingenieur Kurt Baasch ist Prokura erteilt.

Jansen & Zimmermann, Hamburg. Die Gesellschaft ist ohne Liquidation aufgelöst und die Firma erloschen.

Kreiselbau G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 5. Juli mit 300 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Ingenieur Franz Drexler.

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft. Die Abschreibungen für 1917 betragen 557 461 M, der Reingewinn 542 946 M, die Dividende 6 % auf die Vorzugsaktien, 8 % auf die Stammaktien.

Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. Die Rechnung für 1917, in der u. a. 744 000 M Verlust auf Schiffe stehen, schloß mit einem Verlust von 621 144 M.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft. Nach 422 789 M Abschreibungen verblieben für 1917 284 931 M Reingewinn, aus denen auf 2 400 000 M. Aktienkapital 8 % Dividende gezahlt wurden.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim. Friedrich Moll ist als Prokurist bestellt.

Motorboots-Verkehrs-Genossenschaft G. m. b. H., Cammin. Die Liquidation und die Befugnis der Liquidatoren Schuhmacher, Prytek und Schulze ist erloschen. Die Genossenschaft ist gelöscht.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G., Münster. Die Abschreibungen für 1917 betragen 164 029 M, der Reingewinn 106 564 M, die Dividende 8 % von 750 000 M.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Das Geschäftsjahr 1917 schloß nach 98 242 M Abschreibungen mit 1 532 417 M (i. V. 1 147 194 M) Verlust.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. An Chr. M. C. Becker in Hamburg ist Prokura erteilt.

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Laut Beschluß vom 29. Juni ist das Grundkapital um 757 500 M, ausgegeben zu 106 %, auf 1 500 000 M erhöht worden.

Neuer Hafen zu Barby, Hafen- und Lagerhausges. m. b. H., Barby. Max Topp ist nicht mehr Geschäftsführer, Karl Degering nicht mehr Prokurist, Hermann und Willi Fritze sind zu Geschäftsführern bestellt.

Niederrheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 noch 103 393 M Abschreibungen, 112 770 M Reingewinn und zahlt auf 750 000 M Aktienkapital 8 % Dividende.

Oppelner Hafen-A.-G. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 einen Gewinn von 4940 M, der neu vorgetragen wurde.

Orenstein & Koppel — Arthur Koppel A.-G., Berlin. Benno Sand erhielt Gesamtprokura. Die des Georg Beermann ist erloschen.

Ostseewerft Schiffbau- und Machinenfabrik A.-G., Frauendorf bei Stettin. Das erste Geschäftsjahr 1917 verursachte 117 453 M Aufwendungen, die auf Verlustkonto vorgetragen wurden.

Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft, Cöln. Die Abschreibungen und Zuweisungen für 1917 betrugen 659 509 M, der Reingewinn 5 557 783 M, die Dividende 8 % von 3 500 000 M.

Rickmers Rhederei und Schiffbau A.-G., Hamburg. Die Gesellschaft verzeichnet für 1917 229 586 M Reingewinn zum Vortrag auf 1918.

Ruhrorter Hafenfährgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Dr. Rosehr ist nicht mehr Geschäftsführer, als solcher ist Dr. W. Scholten bestellt.

Schiffsbefrachtung Zyrus & Mohnike, Hamburg. Die Handelsgesellschaft ist aufgelöst, die Liquidation beendigt und die Firma erloschen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg-Tönning. Der neue Aufsichtsrat besteht aus den Herren Reg.-Baumeister Dr. R. Schröder-Hamburg, Th. Scheld-Hamburg, Rechtsanwalt Dr. G. Goldstaub-Rostock, Bürgermeister R. Brandenburg-Tönning und A. Sanftleben-Hamburg.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janßen & Schmilinsky) A.-G. Hamburg. Die bisherigen Prokuristen F. H. E. A. Lantow und Ph. J. Dreckmann sind zu Vorstandsmitgliedern bestellt; Prokurist J. O. Früchtenicht zeichnet jetzt mit einem Vorstandsmitgliede.

Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Lübeck. Dem Kaufmann Friedrich Cornehls und dem Ingenieur Willy Koch ist Gesamtprokura erteilt.

Schiffs- und Maschinenbau A.-G., Mannheim. Die Abschreibungen für 1917 betragen 74 632 M, der Gewinn 82 261 M, dadurch ist der Verlust auf 32 072 M vermindert.

Hermann Sibum, Haren-Ems. Inhaber ist der Schiffsrheder Hermann Sibum.

Securitas-Werke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau und Sprengstofffabrikation, Harburg. Direktor Heinrich Pöhl in Herne ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Carl Gustav Tonne, Magdeburg. Die Firma ist erloschen.

Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg. Das Grundkapital ist laut Beschluß vom 4. Juni um 4 000 000 M, ausgegeben zu 250%, auf 6 000 0000 M erhöht.

Vereinigte Elbe- und Norderwerft A.-G., Hamburg. Gegründet am 30. Mai mit 2 500 000 M Stammkapital, Vorstand J. H. Leopold und Diplomingenieur Dr. O. P. G. Leucke. Beteiligt sind u. a. Delbrück, Schickler & Co., Berlin.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Die Prokura des Theodor Kölven ist erloschen.

Zerßer & Co., Rendsburg. In Kiel ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. 4. K. 64 959. **Lagerung von Bereitschaftsmunition im Aufbau von Unterseebooten.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 31. 10. 17.

Klasse 65a. 82. A. 28 349. **Schottendichtung mit gemeinsamem Spannmittel für Bündel von Kabeln, Röhren und ähnlichen Strangkörpern.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 22. 7. 16.

Klasse 65d. 9. D. 32 817. **Seemine.** Dr. Eduard Mertens u. Deutsche Mertensgesellschaft G. m. b. H., Freiburg, Br. 16. 8. 16.

Klasse 65f. 21. A. 29 980. **Elektrischer Schiffsantrieb mit Haupt- und Hilfsturbine.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 15. 12. 17. Amerika 15. 3. 16 u. 22. 3. 16.

Klasse 84a. 1. H. 72 498. **Verfahren zur Herabsetzung der Strömungsgeschwindigkeit in Wasserläufen.** Andreas Heimburger, Nonnenweier, Amt Lahr (Baden). 21. 7. 17.

Klasse 84c. 2. M. 60 093. **Verfahren zum Herstellen von Ortpfählen aus Eisenbeton in Vortreibrohren durch Druckwasser.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Str. 11. 22. 8. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 84a. 6. 308 087. **Aus zwei gegeneinander beweglichen Einzelrechen bestehender Doppel-Wasserrechen.** Guido Hemmeler, Braunschweig, Cellerstr. 9. 5. 1. 18. H. 73 473.

Klasse 84a. 6. 308 042. **Aus zwei gegeneinander beweglichen Einzelrechen bestehender Doppel-Wasserrechen.** Guido Hemmeler, Braunschweig, Cellerstr. 9. 5. 1. 18. H. 73 472.

Klasse 84b. 1. 308 028. **Wasserantrieb zum Füllen und Entleeren von Schleusen ohne Wasserverbrauch oder für Schiffshebewerke.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstr. 2a. 2. 8. 17. Sch. 51 715.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 682 858. **Kugelgelenk zur Verbindung der Glieder einer Panzertaucherrüstung.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 11. 11. 16. N. 15 888.

Klasse 65a. 682 868. **Gegen den nahenden Torpedo greiferartig wirkender Drehkörper als Schutzgerät für Schiffe gegen Torpedos.** Stefan Breite, Berlin-Wittenau, Irrenanstalt Dalldorf. 21. 2. 18. B. 78 706.

Klasse 65a. 682 871. **Schwenkwerk für Tiefenruder von Unterseebooten.** Maschinenfabrik Oberschöneweide Akt.-Ges., Berlin-Oberschöneweide. 15. 3. 18. M. 58 580.

Klasse 65a. 683 688. **Tauchendes Unterseeboot.** Erich Grade u. Johann Schröder, Hamburg, Sillemstr. 16. 23. 4. 18. G. 41 652.

Klasse 65a. 683 980. **Schubausgleichvorrichtung für Schiffsturbinen.** Willi Fischer, Altona, Philosophenweg 25. 12. 1. 18. F. 35 817.

Klasse 65a. 684 069. **Panzertaucherrüstung.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 17. 3. 16. N. 15 581.

Klasse 65c. 683 268. **Boot mit Schraubenantrieb.** Curt Neubauer, Schwerin i. Meckl., Landreiterstr. 8. 17. 5. 18. N. 16 641.

Klasse 65c. 683 269. **Boot.** Curt Neubauer, Schwerin i. Meckl., Landreiterstr. 8. 17. 5. 18. N. 16 642.

Klasse 65c. 683 325. **Schwungrad mit Hebel zur Fortbewegung eines Bootes.** Karl Quirin, St. Ludwig, Ober-Els. 7. 5. 18. Q 1195.

Klasse 65b. 683 063. **Mit Tanks verbundene elektrische Vorrichtung zum Heben gesunkener Schiffe.** Friedrich Wenzel, Reinholdshain b. Dippoldiswalde. 24. 7. 17. W. 48 911.

Klasse 84d. 683 428. **Speicherbagger mit seitlichen Abstechzähnen.** Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther, Akt.-Ges., Braunschweig. 16. 5. 18. M. 59 012.

Klasse 84d. 683 429. **Speicherbagger.** Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther, Akt.-Ges., Braunschweig. 16. 5. 18. M. 59 013.

Klasse 84d. 683 599. **Schaufelzähne für Löffelbagger.** Franz Zinner, Brüx, Böhmen; Vertr.: Franz Schwenterley, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 6. 5. 18. Z. 11 678. Oesterreich 23. 4. 18.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 635 087. **Taucherhelm.** Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 31. 7. 15. D. 28 898. 5. 6. 18.

Klasse 65a. 635 088. **Schlauchanschluß an Taucherhelmen.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 31. 7. 15. D. 28 899. 5. 6. 18.

Klasse 65a. 642 135. **Schlauchanschluß an Taucherhelmen usw.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 2. 8. 15. D. 28 913. 5. 6. 18.

Klasse 65a. 642 136. **Taucheranzug usw.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 5. 8. 15. D. 28 923. 5. 6. 18.

Klasse 65a. 643 341. **Kuppelungsvorrichtung an Taucheranzügen usw.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 14. 8. 15. D. 28 962. 5. 6. 18.

Klasse 65a. 667 893. **Taucherbrustgewicht usw.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Bochum. 3. 7. 16. D. 29 943. 7. 6. 18.

Klasse 65a. 4. T. 21 812. **Tiefensteuerung für Unterwasserfahrzeuge.** Dr. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstr. 2. 30. 1. 18.

Klasse 65a. 633 289. **Schwimmanzug.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 29. 4. 15. H. 69 432. 29. 4. 18.

Klasse 65c. 630 645. **Vorrichtung zum Fortbewegen von Wasserfahrzeugen usw.** Carl Lagerquist, Berlin-Karlshorst, Prinz-Adalbert-Str. 5. 6. 5. 15. L. 36 648. 29. 4. 18.

Klasse 65d, 1. B. 84 503. **Torpedo;** Zus. z. Anm. Sch. 49 721. Max Bernstein, Königsberg i. Pr., Straußstr. 15. 7. 9. 17.

Klasse 84e. 669 821. **Eiserner Spundpfahl.** Clemens Pasel, Essen, Ruhr, Kölner Str. 8. 26. 5. 15. P. 27 241. 6. 5. 18.

Klasse 84d. 634 195. **Messeranordnung an Baggern usw.** Görlitzer Ziegelei-Maschinen-Fabrik Scholze & Geißler, Görlitz. 17. 7. 15. G. 38 345. 18. 6. 18.

Bücherbesprechungen

Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1917-18. (Der Krieg und die Seeschiffahrt, unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd. IV. Teil.) Bremen 1918. Welt-Reise-Verlag G. m. b. H., Berlin. 346 Seiten, 21 Kupfer-Tiefdruckbilder. Geb. 6 Mark.

Wieder liegt ein stattlicher neuer Band des Lloyd-Jahrbuches vor uns. Sein reicher Inhalt, der sich seinen Vorgängern anschließt, zeigt einerseits die weiteren Wirkungen des Weltkrieges auf die deutsche Seeschiffahrt, anderseits läßt er aber auch erkennen, daß allgemein die Notwendigkeit eines schnellen Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege als dringend anerkannt ist und daß dementsprechend von den Beteiligten Maßnahmen getroffen werden mußten, um nach dem Friedensschlusse dem ausländischen Wettbewerb gerüstet gegenüberzustehen. In einem bemerkenswerten Aufsatz an leitender Stelle des mit interessantem Bildermaterial ausgestatteten Buches beschäftigt sich Generaldirektor Heineken mit Schiffahrt und Handel im Kriegsjahr 1917. Er bespricht darin den Eintritt Amerikas in den Weltkrieg, den er weniger auf den verschärften deutschen U-Boot-Krieg, als auf die gefährdeten amerikanischen Milliarden zurückführt, und knüpft daran interessante Betrachtungen über die Rückwirkung der amerikanischen Kriegserklärung auf die deutschen Schifffahrtsinteressen und unser künftiges Verhältnis zu Amerika in wirtschaftlicher Beziehung. Der Ausbau

der amerikanischen Handelsflotte, der nordatlantische Schiffahrtspool der feindlichen Schiffahrts-Gesellschaften, der U-Boot-Krieg als ausschlaggebender Faktor unserer Kriegführung insbesondere gegen England, die Freiheit der Meere im englischen Sinne, bieten dem Verfasser weiteren reichen Stoff zur Besprechung. Bemerkenswert erscheinen insbesondere die Ausführungen Heinekens über die brennendsten wirtschaftlichen Zukunftsfragen, wie das Beihilfengesetz, schnelle Beseitigung der Zwangswirtschaft nach dem Kriege, sofortige Aufhebung der Devisenordnung vom 8. Februar 1917 nach dem Friedensschluß, die Frage der Rohstoffbeschaffung, die Frachtraumverteilung sowie die Nationalisierung unserer Volkswirtschaft und die dagegen sprechenden Gründe. In einem weiteren Artikel über die Stellung der deutschen Seeschiffahrt zum Ausbau der Binnenschiffahrtswege tritt Generaldirektor Heineken aus nationalen Gründen für eine großzügige Wasserstraßenpolitik ein. Er schreibt am Schlusse dieses Aufsatzes: „Die Verhältnisse nach dem Kriege werden uns auf allen Gebieten des Verkehrs zu einer einheitlichen und großzügigen Politik zwingen, die dabei ganz wesentlich unter dem Gesichtspunkte des Schutzes der nationalen Häfen wird stehen müssen. Nach diesem Kriege werden wir alle unsere Hilfsmittel für uns nutzbar machen, entwickeln und kräftig erhalten müssen, schon um wieder so billig wie möglich herzustellen. Eine Verbilligung des Verkehrs, wie sie vor allem noch auf dem Gebiete der Wasserstraßen möglich ist, ist eines der wichtigsten Mittel dazu. Eine von den hier erörterten Gesichtspunkten getragene Wasserstraßenpolitik wird sowohl der Binnenschiffahrt selbst wie auch der deutschen Seeschiffahrt und damit weiter unserem ganzen Wirtschaftsleben zum Nutzen gereichen."

Aus dem übrigen Inhalt des Jahrbuches seien die Abhandlungen über „U-Boot-Krieg und Welthandelsflotte", den Suez-Kanal im Weltkriege, die Beschlagnahme der deutschen Schiffe in den Vereinigten Staaten, Siam und China, Kriegsschicksale deutscher Seeleute im Auslande, die Hebung der „Gneisenau" auf der Schelde (mit vielen Illustrationen), die Fahrt der „Tinto" von Chile nach Norwegen (von C. Reumer, einem Teilnehmer an der Fahrt) und eine Materialsammlung der gesetzlichen Bestimmungen über den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte hervorgehoben. Daß auch die Vorgänge im Betriebe des Norddeutschen Lloyd im Laufe des Jahres 1917 nicht unberücksichtigt geblieben sind, ist in einer Veröffentlichung, die der Lloyd veranlaßt, selbstverständlich. Die vorstehende kurze Inhaltsangabe zeigt schon, daß auch das neue Lloyd-Jahrbuch einen wertvollen Beitrag zur Geschichte des Krieges darstellt. Es ist für alle, die sich für die Seeschiffahrt interessieren und mit ihr in Verbindung stehen ein sehr wertvolles Handbuch.

Vorschläge zum weiteren Ausbau der Weichsel zur Förderung der Schiffbarkeit. Von Strombaudirektor Oberbaurat Niese und Regierungsbaumeister G. E. Schmidt in Danzig. Preis 3,65 M.

Aus dem Inhalt sei folgendes kurz angeführt: Nach einem geschichtlichen Abriß der bisherigen Weichselregelung und einigen statistischen Angaben gehen die Verfasser auf die Ursachen der die Weichselschiffahrt zurzeit erschwerenden Uebelstände mit ihren Begleiterscheinungen näher ein. Einen besonderen Wert hat die Schrift dadurch, daß sie einen Teil des umfangreichen amtlichen Stoffes über die zur Erforschung der Stromverhältnisse von der Weichselstrombauverwaltung ausgeführten hydrometrischen Arbeiten und Untersuchungen der Oeffentlichkeit übergibt. Sie enthält ferner Angaben über die bisherigen Regulierungserfolge der Weichsel und deren Leistungsfähigkeit als Schiffahrtsstraße und läßt die Schwierigkeiten erkennen, die sich einem feineren Ausbau dieses urwüchsigen, gewaltigen Stromes zur Schaffung einer den neuzeitlichen Bedürfnissen der Schiffahrt entsprechenden Wasserstraße entgegenstellen. Schließlich werden von den Verfassern Vorschläge für die Beseitigung der wandernden Sandbänke und die Festlegung des jetzt ständig pendelnden Fahrwassers gemacht. Zur Erreichung dieses vollständigen Ausbauzustandes wird der Ausbau einer Versuchsstrecke empfohlen, auf welcher gleichzeitig ein der Weichsel höher zu steckendes Regulierungsziel praktisch erprobt werden könnte.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 17/18
September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

Die Einflüsse der Kriegszeit äußern sich in bezug auf die Binnenschiffahrt, teils in günstiger Weise, teils weniger vorteilhaft. In ersterer Hinsicht ist zu vermerken, daß sich gegenwärtig verschiedene Bezirkseisenbahnräte mit Vorlagen der Eisenbahnverwaltung betreffend die Aufhebung der besonderen Frachtvergünstigungen für Erze, Brennstoffe und sonstige Rohstoffe der westlichen und östlichen Schwerindustrie zu befassen haben. Nach Erstattung dieser Gutachten wird sich natürlich auch noch der Landeseisenbahnrat zu äußern haben, und hierauf wird die Entscheidung des Ministers ergehen. Es handelt sich hierbei nicht um die allgemeinen Ausnahmetarife, sondern um die Notstandstarife, die zu Beginn des Krieges erlassen wurden und die der Binnenschiffahrt noch mehr zu schaffen gemacht haben, als es die Ausnahmetarife bis dahin schon taten. Im allgemeinen kann man wohl sagen, daß der eine Zweck, den man mit solchen Tarifen verfolgte, nicht erreicht wurde, nämlich keine Verbilligung der Erzeugnisse für den Verbraucher. Die Preise der Waren sind vielmehr fortgesetzt gestiegen. Dagegen haben die Tarife noch schärfer auf die Frachtenhaltung der Binnenschiffahrt eingewirkt, bzw. es bewirkt, daß dieser solche Transporte nicht zufielen. Die immer mehr hervortretende Absicht, die Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen heranzuziehen, und die Notwendigkeit, das Erträgnis der letzteren mit ihren gewaltig gestiegenen Selbstkosten im Interesse des Staatshaushalts nicht noch weiter zu schmälern, sondern eher noch zu steigern, bringen also das mit sich, was die Binnenschiffahrt ohne Erfolg anstrebte.

Eine Beeinflussung wird die Binnenschiffahrt auch durch die neue Umsatzsteuer erleiden. Der wachsende Geldbedarf des Reiches hat zu einer einschneidenden Aenderung des bisherigen Umsatzsteuergesetzes geführt. Ab 1. August 1918 sind nicht nur Lieferungen umsatzsteuerpflichtig, sondern auch Leistungen, beide nach Kasseneingang zu bemessen. Zwar sind bei der Binnenschiffahrt diejenigen Leistungen steuerfrei, die schon Verkehrssteuer zahlen müssen, indessen kommen doch manche andere Leistungen zur steuerlichen Erfassung. So z. B. die Beförderungen innerhalb der einzelnen Hafengebiete, die vom Bundesrat als solche bezeichnet wurden. Ferner die mancherlei Nebenleistungen, die berechnet zu werden pflegen, als da sind: Umschlagskosten, Liegegelder, Provisionen u. dgl. Hinsichtlich der Steuerpflichtigkeit der sogenannten Uebernahmen mögen die Ansichten noch geteilt sein und wird man es sicher am besten auf eine Entscheidung des neuen Reichsfinanzgerichtshofes ankommen lassen müssen. Da bei der Umsatzsteuer eine Verpflichtung zur Buchführung bestimmt

worden ist, so wird man in den Kassenbüchern eine scharfe Trennung eintreten lassen müssen, um die steuerpflichtigen Leistungen klar zu erfassen. Daneben besteht eine Pflicht zur Betriebsanmeldung bei den örtlichen Umsatzsteuerstellen. Die Steuer beträgt 5 vom Tausend des Umsatzes, sie kann nicht abgewälzt, muß also in den Preis für die Leistung eingerechnet werden.

Zur Erörterung steht augenblicklich auch der Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten, mit dem wir uns schon im Winter 1913/14 zu befassen Gelegenheit hatten. Die neuen, dem Zentralverein vom Reichswirtschaftsamt vorgelegten Entwürfe lassen erkennen, daß man die damals vorgetragenen Wünsche der Beteiligten in weitestgehendem Maße berücksichtigt hat. Einzelne Wünsche werden natürlich immer bestehen bleiben. Jedenfalls darf man die Erwartung aussprechen, daß noch geraume Zeit vergeht, bevor die Entwürfe in Kraft treten. Trotz der erleichterten Uebergangsbestimmungen wird es in der Uebergangs- und Friedenswirtschaft namentlich im Hinblick auf das Maschinenpersonal noch auf lange Zeit mit dem Ersatz recht knapp bestellt sein und ein baldiges Inkrafttreten der Entwürfe könnte daher nur betriebserschwerend wirken.

R. Huth.

Was ist ein Freihafen?

Von Dr. Christian Grotewold (Berlin)

Unter den Gegenständen, die bei den Verhandlungen über die künftige Gestaltung des polnischen Staates und sein Verhältnis zu Deutschland in Erörterung gezogen werden, wird auch die Frage der Gewährung eines Freihafens bei Danzig an Polen genannt. Hierbei zeigt es sich, daß in der Oeffentlichkeit nur sehr wenig bekannt ist, was man unter einem „Freihafen" versteht, zumal der Inhalt dieses Begriffes sowohl in der Praxis als auch in der staatsrechtlichen Literatur unsicher ist und verschieden weit gefaßt werden kann. Als grundlegend für eine Begriffbestimmung des Wortes „Freihafen" kann angenommen werden, daß es sich dabei um ein zu Handels- und Schiffahrtszwecken bestimmtes Gebietsstück handelt, betreffs dessen der Staat, dem die Territorialhoheit zusteht, auf die Ausübung eines Teiles seiner Souveränitätsrechte verzichtet. Um welche Souveränitätsrechte es sich dabei handelt, ist sehr schwankend. Ursprünglich hat man wohl nur an den Verzicht auf die Erhebung von Hafenabgaben gedacht. In neuerer Zeit ist aber die Frage der Zollbehandlung in den Vordergrund getreten, wie dies z. B. bei den in Deutschland gegenwärtig bestehenden Freihafengebieten (Freibezirken) der Fall ist. Hier handelt es sich lediglich darum, daß ein bestimmtes Stück Land als „Zollausland", d. h. als außerhalb der Zollgrenze liegend angesehen wird, so daß die dorthin eingeführten Waren ohne Zollbelästigung wieder ausgeführt werden können. Auch hier ergibt sich schon die Möglichkeit mannigfacher Abstufungen, wie z. B. die unter sich verschiedenen Verhältnisse der Freihafengebiete in Hamburg und Bremen zeigen. Dort sind die Hamburg gewährten Freiheiten wesentlich umfassender als die Bremen zugestandenen, namentlich hinsichtlich der Berechtigung zur Anlage von industriellen Werken im Freigebiete.

Soweit es sich bei der Frage eines neueinzurichtenden bzw. zu erweiternden und besonders für den Verkehr mit Polen bestimmten Freihafengebietes bei Danzig nur darum handelt, dem Durchgangsverkehr nach der oberen Weichsel zolltechnisch jede mögliche Erleichterung zu gewähren, wäre vom deutschen Standpunkt nicht nur nichts dagegen einzuwenden, sondern es müßte sogar gefordert werden, daß man hier den Wünschen der Handeltreibenden regierungsseitig möglichst weit entgegenkäme. Aber es besteht die Möglichkeit, daß mit dem Worte „Freihafen" auch noch andere Begriffe staats- und sogar völkerrechtlicher Art verknüpft werden, die in ihrer Bedeutung weit über das Zolltechnische hinausgehen. Im allerweitesten Sinne ist nämlich unter Erklärung eines Gebietsteils als „Freihafen" seine vollkommene Neutralisierung zu verstehen, wie sie z. B. im Jahre 1915 als Gegenstand der österreichisch - ungarisch - italienischen Verhandlungen über Triest in Erwägung gezogen sein soll. Diesem vollständigen Verzicht auf alle Souveränitätsrechte des Hoheitsstaates schließen sich nun Teilverzichte in langer Reihe an. Es ist u. a. denkbar, daß in einem als Freihafen erklärten Gebiet der Hoheitsstaat auf die Ausübung der Polizeigewalt ganz oder teilweise verzichtet und diese einer entweder neu zu schaffenden, vielleicht internationalen Behörde überträgt oder sie einem Staate überläßt, der durch die Einrichtung besonders begünstigt werden soll. Gleiches gilt von der Gerichtsbarkeit. Aehnliche Zustände bestehen bzw. bestanden in den von China den meisten europäischen Mächten eingeräumten Niederlassungen in den dortigen Hafenstädten.

Es ist natürlich ganz ausgeschlossen, daß das Deutsche Reich Polen gegenüber etwa in dieser Richtung Zugeständnisse machte; wie wohl auch kaum anzunehmen ist, daß von vernünftigen polnischen Staatsmännern jemals etwas Derartiges verlangt werden könnte. Wohl aber könnte in Frage kommen, daß den Polen innerhalb des als Freibezirk erklärten Gebietes gewisse Niederlassungsrechte eingeräumt werden würden, so daß sie dort, wenn auch unter deutschen Gesetzen, doch eine in sich geschlossene nationale Siedelung bilden können. Auch hiergegen würden selbstredend erhebliche Bedenken bestehen.

Um alle Zweideutigkeiten auszuschließen, würde es sich nach dem Gesagten wohl empfehlen, den Ausdruck „Freihafen-Gebiet" in den Erörterungen über die Polen zu gewährenden Rechte vollkommen zu vermeiden und stattdessen nur von einem „Zollausschuß-Gebiet" zu reden.

Zur Wasserstraßenpolitik

Es ist ein erfreuliches Zeichen der Zeit, daß die Frage des Baues von Binnenwasserstraßen eine rege Aufmerksamkeit in allen Kreisen gefunden und eine große Fülle von Vorschlägen gezeitigt hat. Es gilt aber auch hier, von vornherein kühlen Kopf zu bewahren und nicht durch ein Uebermaß von Forderungen und einseitige Betrachtungsweise der Sache mehr zu schaden als zu nutzen. Man wird daher gut tun, sich über einige Leitsätze für den Bau und Ausbau der Wasserstraßen klar zu werden.

Für den binnenländischen Verkehr besteht wohl darüber Uebereinstimmung, daß die westdeutschen Industriegebiete mit den mittleren und östlichen Gebieten Deutschlands eine durchgehende Wasserverbindung erhalten müssen. Die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe ist nach den Erfahrungen des Krieges dem Streite der Parteien entrückt und nur die Linienführung erscheint noch ungeklärt. Hierbei handelt es sich um die Verschmelzung des großen durchgehenden west-östlichen Verkehrs mit dem der örtlichen Industrie und Landwirtschaft, worüber noch Meinungsverschiedenheit besteht.

Unklarheit herrscht aber besonders in den grundsätzlichen Fragen, die die Hebung der deutschen Seehäfen durch den Ausbau der Wasserstraßen betreffen. Daß diese Hebung ein Gebot der weltwirtschaftlichen Stellung Deutschlands ist, darf als Ueberzeugung aller deutschen Kreise angesprochen werden. Ueber die Art des Vorgehens hat man sich dagegen noch nicht geeinigt.

In erster Linie muß hier der Satz stehen, daß für jede deutsche Seehafenstadt ihr natürliches Stromgebiet der Neuzeit entsprechend ausgebaut wird. In dieser Beziehung kann wohl nur Emden zufrieden sein. Denn der Dortmund-Ems-Kanal hat die Ems und über sie hinaus das Gebiet nach Süden gut und den jetzigen Er-

fordernissen entsprechend in Verbindung mit dem Seehafen gebracht. Anders liegt es mit Bremen. Das Weserfahrwasser ist bisher nur in ungenügender Weise verbessert worden. Hier muß bis Minden eine Verbesserung vorgenommen werden, die den ungehinderten Uebergang der Schiffe auf den Mittellandkanal dauernd sicherstellt, und darüber hinaus muß das Fahrwasser der Weser oberhalb Mindens in neuzeitlicher Weise ausgebaut werden. Ebenso wird Hamburg mit Recht eine Verbesserung der Ober-Elbe erstreben können, deren Fahrwasser den jetzigen Anforderungen nicht genügt. Dasselbe Interesse an der Elbe hat Lübeck infolge des Elbe-Trave-Kanals.

Neben der Verbesserung der von einem Seehafen ins Binnenland führenden natürlichen Wasserstraße steht das Ziel, den Binnenwasserweg zu verlängern, um neuen weiter gelegenen Gebieten eine billige Verkehrsstraße für Massengüter von und zur See zu schaffen. Vom Gesichtspunkte der Verlängerung der Verkehrsadern aus muß der süddeutsche Wunsch einer Donau-Main-Rhein-Verbindung, der Weser-Werra-Main-Kanal, der Elbe-Donau- und Oder-Donau-Kanal betrachtet werden. Alle erweitern das natürliche Hinterland der Seehäfen durch billige Frachtstraßen und geben dadurch der deutschen Industrie die Möglichkeit, auf dem Weltmarkt besonders wettbewerbsfähig zu sein. Nur kann dabei gegen den Donau-Rhein-Kanal in seinen verschiedenen Formen das Bedenken nicht unterdrückt werden, daß er die nichtdeutschen Seehäfen der Rheinmündung stärkt und mit den Grundgedanken der deutschen Seehäfenpolitik — Stärkung der deutschen Seehäfen als Stapelplätze und Rohstoffmärkte — nicht vereinbar ist. Verlangt das süddeutsche Interesse gebieterisch die Erweiterung des Rheinstromgebietes, so wird nach Ausgleichen für die deutschen Seehäfen gesucht werden müssen.

Als dritter Gesichtspunkt ist bei dem Ausbau der Wasserstraßen zu beachten, daß der Nachteil der deutschen Seehäfen hauptsächlich auf dem Mangel an Schwergut und Massengut für die Ausfuhr beruht, d. h. in erster Linie darauf, daß die deutschen Kohlengebiete keinen leistungsfähigen Wasseranschluß nach den deutschen Seehäfen besitzen. Dadurch entsteht die passive Räumte-Bilanz. Die Schiffe finden zur Ausfuhr keine ausreichende Ladung und müssen englische Häfen anlaufen, um Kohlen als Ausfuhrgut zu erhalten. Die Frachtenlage war sogar so ungünstig, daß in den meisten deutschen Häfen die deutsche Kohle mit der englischen nicht in Wettbewerb treten konnte, obwohl wir im Besitze größerer und ergiebigerer Kohlenfelder sind als die Engländer. Die Ausfuhr von Kohle auf den Weltmarkt, besonders die Versorgung der großen Kohlenstationen des Weltverkehrs mit deutscher Kohle, war noch nicht befriedigend entwickelt. Das dritte Ziel muß also die billige Heranschaffung von Massengütern zu den deutschen Seehäfen sein.

Haben wir hiermit die drei großen Ziele der deutschen Wasserstraßenpolitik in Verbindung mit den Seehäfen aufgestellt, so verlangt anderseits die Finanzlage, daß keine Pläne verfolgt werden, die zwar diesen oder jenen örtlichen Interessen vorteilhaft, vom Standpunkt der gesamtdeutschen Belange aber nicht erforderlich sind. Wenn auch nicht engherzig vorgegangen werden darf, so muß doch immer im Auge behalten werden, daß wir kein Geld dafür haben, Wasserstraßen zu schaffen, damit sich deutsche Interessenten gegenseitig bekämpfen und sich Ladungen verschaffen, für die bereits die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Wasserbeförderung nach den Bedarfsorten besteht. Demgegenüber stellt Rheder in seiner Studie über ein mitteldeutsches Kanalnetz den Leitsatz auf, daß die Binnenwasserstraßen auf möglichst gleich langem Wege nach allen beteiligten deutschen Seehäfen führen sollen. Dieser Satz muß verworfen werden. Dazu haben wir nicht die Mittel und dafür spricht kein gesamtdeutscher Belang. Ebenso muß der von Rheder in Einzelfällen durchgeführte Gedanke, neben bereits vorhandenen Flüssen durch neue Kanäle eine zweite Wasserverbindung aus demselben Binnengebiet nach demselben Seehafen zu schaffen, im allgemeinen als zu weit gehend bezeichnet werden. Wenn man für den Wasserstraßenbau noch so bewilligungsfreudig ist, so werden doch solche Ausgaben grundsätzlich abgelehnt werden müssen.

Betrachtet man von diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus die von Rheder entwickelten und von Busemann in seiner kleinen Schrift „Deutsche Seegeltung und Reichswasserstraßen" vertretenen Pläne im einzelnen, so erheben sich gegen mehrere seiner Kanalentwürfe gewichtige Bedenken.

Zunächst ruht sein Plan einer Mitteldeutschen Kanalstraße von Breslau nach Hanau durch Thüringen und Sachsen auf keiner wirtschaftlich gesunden Grundlage. Eine solche Verbindung des schlesischen Kohlenbeckens mit dem Rhein hat keinen Wert. In dem ganzen westdeutschen Gebiet wird die westliche Kohle stets infolge der glänzenden Verbindung, die der Rhein selbst bietet, der schlesischen weit überlegen sein. Hat doch die geplante Mitteldeutsche Kanalstraße von Breslau nach Hanau eine Betriebslänge von rund 900 km, während die Rheinstrecke von Duisburg bis Mainz nur rund 300 km lang ist. Als große Durchgangsstraße für Kohle hat dieser Kanal daher keine Bedeutung, und für Getreidesendungen aus Pommern, Posen, West- und Ostpreußen bildet er neben dem Mittellandkanal keine wirtschaftliche Notwendigkeit. In Frage könnten also nur einige Teilstrecken kommen, die sich als Zubringer zu dem Weser- und Elbstromgebiet darstellen. Ebenso ist der sogenannte Nord-Süd-Kanal, d. h. die Verbindung der Elbe (ausgehend von Hoopte zwischen Hamburg und Lauenburg) mit dem Mittellandkanal bei Leiferde wirtschaftlich verfehlt. Rheder begründet sie mit dem Bedürfnis eines Anschlusses Hamburgs mit dem westlichen Industriegebiet. Für diesen Zweck ist der Kanal jedoch ungeeignet, da die Gesamtentfernung zum westdeutschen Industriegebiet zu groß ist, um dort mit dem Rhein und Rhein-Herne-Kanal in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Die hamburgischen Interessenten haben daher neuerdings diesen Rhederschen Gesichtspunkt zurücktreten lassen und sehen die Bedeutung des Kanals in dem Anschluß der Kali- und Industriegebiete von Hannover, Hildesheim, Peine und Braunschweig an Hamburg. Da diese Gebiete aber durch den Mittellandkanal bereits Anschluß an die Weser nach Bremen haben, so liegt kein allgemein deutsches Interesse vor, ihnen einen zweiten Anschluß an einen anderen deutschen Seehafen zu geben.

Ferner ist auffällig, daß Rheder parallel zur Weser einen von der Gegend Lehrte ausgehenden Leine-Werra-Fulda-Kanal plant, dessen wirtschaftliche Notwendigkeit für das Weserstromgebiet in keiner Weise dargetan ist, der vielmehr die Weser vollständig ausschaltet und den Weserhäfen ihr natürliches Absatzgebiet zugunsten der Elbhäfen nimmt. Welche allgemein deutschen Belange hierfür sprechen sollen, ist nicht erfindlich.

Sind so die Kanalpläne Rheders zum Teil wirtschaftlich nicht haltbar, so ist anderseits bemerkenswert, daß sie das dringend wirtschaftliche Erfordernis eines möglichst kurzen Anschlusses des rheinisch-westfälischen Industriegebiets an die deutschen Nordseehäfen unberücksichtigt lassen. Hier scheint uns die Hauptlücke in Rheders Plänen zu liegen. Wohl kennt Rheder auch die Bestrebungen, die dieses Ziel im Auge haben, er glaubt aber nicht, daß sie Anlaß zum Bau einer sogenannten Reichswasserstraße geben. Bei der Bedeutung der Kohle für die deutsche Ausfuhr muß dies befremden. Denn nicht der Bau von Kanälen, um möglichst viele Verbindungen zu schaffen, kann das Ziel der Seehafenpolitik sein. Dies wäre wirtschaftlicher Luxus, den wir uns nicht leisten können, jetzt noch weniger als vor dem Kriege. Wir müssen vielmehr dahin streben, das natürliche Hinterland für jeden Seehafen zu verbessern und zu erweitern und den Häfen durch Anschluß an das Kohlengebiet die nötige Ausfracht zu verschaffen. Dann wird jeder unerwünschte, der Sache schädliche Interessentenstreit vermieden und die allgemein deutschen Belange kommen für die Seehafenpolitik, soweit sie mit dem Bau von Binnenschiffahrtswegen in Zusammenhang stehen, allein zur Geltung. Dr. Dronke, Bremen.

Aufruf

„Es wird das Jahr stark und scharf hergehn. Aber man muß die Ohren steif halten, und jeder, der Ehre und Liebe fürs Vaterland hat, muß alles daran setzen." Dieses Wort Friedrichs des Großen müssen wir uns mehr denn je vor Augen halten. Ernst und schwer ist die Zeit, aber weiterkämpfen und wirken müssen wir mit allen Kräften bis zum ehrenvollen Ende. Mit voller Wucht stürmen die Feinde immer aufs neue gegen unsere Front an, doch stets ohne die gewollten Erfolge. Angesichts des unübertrefflichen Heldentums draußen sind aber der Daheimgebliebenen Kriegsleiden und Entbehrungen gering. An alles dies müssen wir denken, wenn jetzt das Vaterland zur 9. Kriegsanleihe ruft. Es geht ums Ganze, um Heimat und Herd, um Sein oder Nichtsein unseres Vaterlandes. Daher muß jeder Kriegsanleihe zeichnen!

Die schwedischen Binnenwasserstraßen

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt ist auch in Schweden während des Krieges ganz erheblich gestiegen. Aber nicht nur jetzt steht das Verkehrsproblem der Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahn als wichtiger Punkt auf der volkswirtschaftlichen Tagesordnung, sondern auch nach Friedensschluß erwartet man eine starke Beanspruchung der Verkehrseinrichtungen durch den mit Recht erhofften lebhaften Aufschwung aller Erwerbszweige.

Daher erscheint eine Darstellung des heutigen schwedischen Binnenwasserstraßensystems und seiner Bedeutung, die über alle Kriegs- und Friedensbetrachtungen möglichst zuverlässig Aufschluß gibt, wegen ihrer Einwirkungen auf Verkehr und Industrie zweckmäßig.

Im nachstehenden sind nur solche Wasserwege behandelt, die einen Verkehr mit Schiffen von mindestens 300 Nettoregistertonnen gestatten. Für den Bau derselben wählten schon im Mittelalter weitblickende Männer einmal die Verbindung der Binnenseen untereinander und ferner die Verbindung dieser mit der Nord- und Ostsee als Ausgangspunkt.

Die geographische Lage des Götaelfs, des Wenern- und Wetternsees sowie anderer Binnengewässer in der ostwestlichen Richtung zeichnete den Weg vor, den der im Laufe der Zeit entstandene Götakanal, die wichtigste Verkehrsader des schwedischen Kanalsystems, zu nehmen hatte.

Götakanal heißt der ganze zusammenhängende etwa 360 km lange Wasserweg vom Kattegat nach der Ostsee. Beginnend mit dem Götaelf verläuft er über die Seen Wenern, Wettern, Wiken, Boren, Norrby, Boxen und Ausplången und mündet bei Söderköping etwa 100 km südlich der Stockholmer Schären. Rechnet man die Seen ab, so verbleibt eine Fluß- und Kanalstrecke von rund 190 km; davon sind etwa 90 km künstlich hergestellt.

Die bedeutenden Höhenunterschiede der Wasserspiegel der zu passierenden Binnengewässer (bis zu 92 m über dem Meere) haben die Errichtung von nicht weniger als 64 Schleusen notwendig gemacht, von denen 58 auf den Götakanal und 6 auf den für den Seeverkehr wichtigsten Teil, den weiter unten besprochenen Trollhättakanal, entfallen. Der eigentliche Götakanal, das ist die Strecke vom Wenernsee ostwärts, hat abgesehen von den Seen nur eine Tiefe von 3 m und eine Sohlenbreite von 14 m. Auf ihm können daher nur Schiffe von 2,7 m Tiefgang mit einer Ladefähigkeit von 400 t verkehren. Wegen der geringen Abmessungen der Schleusen (32 m) darf die Fahrzeuglänge 30 m nicht übersteigen. Außer den langgestreckten, teilweise tiefen Seen ist das Kanalbett meist von unveränderlicher felsiger Beschaffenheit, was der Hinderungsgrund für die Ausführung der vielen, zum Teil recht alten Erweiterungsprojekte ist. Vom verkehrstechnischen Standpunkte schon längst als wünschenswert erkannt, sind auch in neuerer Zeit der schwedischen Regierung mehrere ausgearbeitete Vorschläge für die Vertiefung und Verbreiterung des Götakanals vorgelegt worden, ohne daß ihre Verwirklichung aus finanziellen Gründen in absehbarer Zukunft zu erwarten steht. Die Projekte gingen nicht allein davon aus, einen besseren Kanalweg zu schaffen, sondern man hat in erster Linie auch die Möglichkeit der gleichzeitigen Erschließung des Hinterlandes berücksichtigt. Was den Götakanal betrifft, so ist man zu dem Ergebnis gekommen, daß hier eine dringende Notwendigkeit nach dieser Richtung die ungeheuren Kosten zurzeit nicht rechtfertigen kann, obwohl die in Frage kommenden Städte auch heute noch lebhaft für die Ausführung der Projekte agitieren, von denen das bedeutendste noch weiter unten behandelt werden wird (Sveakanal).

Anders lagen die Verhältnisse beim Hinterland des Wenernsees mit den Verschiffungsplätzen der Gruben-, Hütten-, Holz- und Papierindustrie im Norden und dem erheblichen Einfuhrbedarf an Futter und Düngemitteln der hoch entwickelten Vieh- und Landwirtschaft im Süden. Hier sprach alles dafür, daß ein Ausbau der Verbindung mit Gotenburg und ein unmittelbarer Verkehr nach fremden Nord- und Ostseehäfen von großer Bedeutung für den wirtschaftlichen Aufschwung sein müßten. Man entschloß sich daher für die Erweiterung der westlichen Strecke des Götakanals vom Wenernsee nach dem Kattegat, Trollhättakanal genannt. Die Arbeiten wurden Ende 1909 in Angriff genommen und waren Anfang 1917 beendet. Die Vollendung dieser Arbeit stellt der schwedischen Wasserbaukunst ein gutes Zeugnis aus.

Der 84 km lange Trollhättakanal verläuft auf 74 km Länge im Götaelf, der bei Gotenburg in das Kattegat mündet und die Verbindung mit der ersten Etappe des Götakanals herstellt, dem 44 m höher gelegenen Wenernsee. Die Senkhöhe der auf dem Wege zu passierenden sechs Schleusen wechselt zwischen 6 und 8 m bei Mittelwasserstand. Bei Åkersjö-Schleuse kann bei Hochwasser oben und Niedrigwasser unten eine Senkhöhe von 9,5 m vorkommen.

Der Kanal kann von Schiffen mit 4 m Tiefgang (1400 t Ladefähigkeit) befahren werden, wogegen die 90 m langen Schleusen für einen Tiefgang von 5 m (2400 t Ladefähigkeit) eingerichtet sind, auf welche Größe der Trollhättakanal im Bedarfsfalle später leicht gebracht werden kann. Die höchste zulässige Länge der Fahrzeuge ist 87 m. In letzter Zeit sind Ansätze bemerkbar für einen erhöhten Leichterverkehr, der bislang nur eine geringe Ausdehnung hatte.

Der Ausbau der Hafenplätze im Wenernsee hat gleichen Schritt gehalten. Waren jene früher nur von untergeordnetem Wert, weil Gotenburg als Umschlageplatz des Seeverkehrs beansprucht werden mußte, so hat sich schon im ersten Jahre der Vergrößerung des Trollhättakanals ein nicht unbeträchtlicher direkter Verkehr nach außerschwedischen Häfen entwickelt, der weiterer Steigerung entgegensieht. Leider scheint man deutscherseits den neuen Verhältnissen nicht das verdiente Interesse entgegenzubringen, weshalb Gefahr besteht, daß die Engländer uns den Rang ablaufen. Im folgenden eine Aufstellung über die Eigenschaften der größeren Wenernsee-Häfen:

Ort:	Kailänge:	Niedrig-Wassertiefe:	Hafenbahn:	Andere Einrichtungen:
Karlstad	350 m	4,5 m	3-gl.	Lagerplätze, Kräne, Slip
Kristinehamn	162 m	4,6 m	3-gl.	Lagerplätze, Kräne
Otterbäcken	152 m	4,6 m	1-gl.	Lagerplätze, Kräne
Åmål	Die Untersuchungen zum Ausbau dieses Hafens sind noch nicht abgeschlossen.			

In den kalten Jahreszeiten wird die Schiffahrt auf dem Trollhättakanal etwa vom 20. Dezember bis Mitte April durch Eis lahmgelegt. Versuche, im Winter 1917/18 das Wasser offen zu halten, sind mißlungen.

Von den Seen Wenern und Wettern zweigt eine Anzahl kleinerer Kanäle und Fahrwege ab, die zwar für den lokalen Verkehr einen Wert haben, aber wegen ihrer kleinen Fahrwassertiefen hier nicht näher besprochen sind. Der Vollständigkeit halber sind sie in nachstehender Tabelle aufgeführt:

Name:	Gesamtlänge in km:	Bearbeiteter Teil in km:	Fahrwassertiefen in m:
Dalslandskanal mit Nebenkanälen	250	8	1,48—1,78
Säfflekanal	91	13	1,8
Kindakanal	80	27	1,3

Im vorhergehenden ist in der Hauptsache das für den Seehandel wichtigste Kanalsystem Westschwedens behandelt worden. Aber auch im Osten befinden sich zahlreiche natürliche und künstliche Wasserstraßen. Diese schließen sich größtenteils an das Seengebiet Mälaren—Hjälmaren an.

Der Märlarsee hat seine Bedeutung seit alters her durch Stockholm erhalten, das unmittelbar an ihm gelegen ist. Freilich besteht die Verbindung mit dem nach der Reichshauptstadt führenden Ostseeweg nur in der „Stockholmer Schleuse“, die ihrer geringen Abmessungen wegen (44,5 m lang, 9,5 m breit, 3,50 m tief) für größere Schiffe nicht in Betracht kommt.

Obwohl im Gebiet des 117 km langen Mälarsees sich umfangreiche Industrieanlagen mit großer Entwicklungsmöglichkeit befinden, hat man erst neuerdings den lange gehegten Plan einer besseren Verbindung mit See in die Wirklichkeit umsetzen können. Seit Sommer 1917 ist man

damit beschäftigt, die sogenannte „Hammarby-Schleuse“ herzustellen, die eine Länge von 110 m, ein Breite von 16 m und eine Wassertiefe von 6 m erhalten soll. Bei der Einfahrt nach Stockholm abzweigend, wird hierdurch der Seeverkehr nach dem Mälarsee über einige südlich Stockholm belegene Binnenseen geleitet, wodurch gleichzeitig eine große Behinderung des Straßenverkehrs durch die im Mittelpunkte der Hauptstadt befindliche „Stockholmer Schleuse“ beseitigt wird.

Unterhalb Stockholms besteht eine weitere Verbindung des Mälarsees mit der Ostsee durch den 5,1 km langen Södertäljekanal, der eine Fahrwassertiefe von 3,25 m hat und an dem zurzeit Erweiterungsarbeiten im Gange sind, um die Fahrwassertiefe auf 5,5 m zu bringen. Die jetzt 41 × 8, 6 × 3,5 m messende Schleuse bei Södertälje wird dabei eine Länge von 130 m, eine Breite von 20 m und eine Fahrwassertiefe von 6,75 m erhalten. Stark interessiert sind hieran außer den am inneren Mälarsee befindlichen Industriestädten Västerås und Köping mehrere andere Plätze, die für Eisen- und Erzverschiffung in Frage kommen. Die Beendigung der Erweiterungsarbeiten ist erst in einigen Jahren zu erwarten.

Eine für den Binnenverkehr nicht unwichtige Wasserstraße sei hier trotz ihrer geringen Fahrwassertiefe von nur 1,3 m bei Niedrigwasser erwähnt: der 100 km lange (davon 14,5 km künstlich) Strömsholmskanal. An diesem bei Smedjebacken in Darlekarlien beginnenden und später in den Mälarsee einmündenden Kanal liegen viele Eisenwerke und andere industrielle Betriebe. Von den bekannteren seien aufgeführt: Smedjebackens Walzwerk, Fagersta Bruk, Virsko Bruk, Surahammars Bruk, Hallstahammars Bruk und Sörstafors Pappersbruk. Der Transport wird zumeist mit 20 m langen und 5 m breiten Prähmen bewerkstelligt, die eine Ladefähigkeit von 70 t haben. Nach Passieren der „Stockholmer Schleuse“ kann von diesen Prähmen ein direktes Ueberladen auf seegehende Schiffe stattfinden.

Der Mälarsee hängt mit dem weiter im Inlande liegenden Hjälmarsee durch den Hjälmarekanal zusammen. Dieser ist 64 km lang (davon 8,5 km bearbeitet) und hat einen Niedrigwasserstand von 2,08 m bei 10,7 m Bodenbreite. 9 Schleusen mit einer Nutzlänge von 32 m gleichen die Höhenunterschiede der Wasserspiegel aus. Am Westende des Hjälmarsees liegt der als Zentralpunkt Mittelschwedens wichtige Handels- und Industrieplatz Oerebro.

Endlich führt vom Mälarsee noch ein Weg nach der alten Universitätsstadt Upsala (55 km lang, davon 8 km bearbeitet, Niedrigwasserstand 2,38 m, Bodenbreite 13,4 m, ohne Schleusen).

Geht schon aus obigen Darstellungen hervor, welchen Wert für Schweden die Binnenwasserstraßen haben müssen, so wird dieser Eindruck vollends bestätigt, wenn man berücksichtigt, daß das Land allein an schiffbaren Seen und Flüssen (einschließlich der breiten Ströme Nordschwedens) eine Gesamtlänge von 4200 km und an künstlichen Kanälen 300 km besitzt. Von der Natur so überaus reichlich begünstigt, bieten sich überall Möglichkeiten des weiteren Ausbaues. Freilich, wie schon erwähnt, stellt die felsige Bodenbeschaffenheit fast überall große Hindernisse in den Weg. Eine weitere Beleuchtung des Umfanges der betriebenen Binnenschiffahrt gibt auch das Schiffsregister, das bei einem Gesamttonnagebestand von rund 1 Million Bruttoregistertonnen an nichtseegehenden Fahrzeugen (von 20 bis 500 t) rund 240 000 Bruttoregistertonnen nachweist.

Während der ersten Kriegsjahre trat ganz automatisch eine sehr erhebliche Steigerung der Kanalschiffahrt ein, einmal durch die beträchtliche Ueberlastung und die Betriebsschwierigkeiten der Eisenbahnen, welche durch die Menge der Material- und Gütertransporte der vollauf beschäftigten Exportindustrie zeitweise regelrecht blockiert waren, dann aber auch infolge des über Schweden geleiteten englisch-russischen Transitohandels. Und nicht selten wurde der Götakanal für einen umfangreichen Warentransport in Anspruch genommen, der aus guten Gründen ein Zusammentreffen mit deutschen Seestreitkräften in der Ostsee vermeiden wollte.

Dem auch die Kanalschiffahrt treffenden Kohlenmangel hat man durch die Holzfeuerung in weitestem Maße abzuhelfen gewußt.

Ernsten Abbruch erleidet der Betrieb im Winter. Dann sind in Mittelschweden auf die Dauer von 3½ Monaten, in Nordschweden auf teilweise 6 Monate die Kanäle mit Eis bedeckt, das die kleinen Fahrzeuge nicht überwinden können.

Zum Schluß noch einige Worte über das größte schwebende schwedische Kanalprojekt, den Sveakanal. Die Absicht, unter Ausnutzung der auf dem Wege liegenden natürlichen Wasserstraßen eine für seegehende Schiffe anwendbare Verbindung des Kattegatts mit der Ostsee quer durch Schweden zu schaffen, ist jahrhundertealt. Sie gelangte nicht zur Ausführung, weil die technischen Hilfsmittel früherer Zeiten nicht ausreichten und weil die Epoche der Eisenbahn die Binnenwasserstraßen-Politik lange ungünstig beeinflußte. Der Zukunft ist es vorbehalten, das in der Tat großartige Projekt eines Sveakanals zu verwirklichen. Einen Anfang hat man gewissermaßen schon gemacht, indem der Trollhättakanal im Westen und die Hammarbyschleuse und der Södertäljekanal im Osten Abmessungen erhalten haben bzw. erhalten werden, welche den zu stellenden Anforderungen genügen sollen. Für die engere Wahl kommen vier Projekte in Frage, deren Ausführung unter Berücksichtigung der Fahrwassertiefen 5, 7 und 9 m sich nach Friedenspreisberechnungen auf 130 bis 366 Millionen Kronen stellt, doch sind die Untersuchungen vom endgültigen Abschluß noch weit entfernt.

Die belgischen Wasserstraßen[1])

Von Regierungsbaumeister Franz Bock (Brüssel)

Die schiffbaren Wasserstraßen in Belgien durchziehen das Land im allgemeinen von der Süd- zur Nordgrenze; sie gehören den drei Flußsystemen der Maas, der Schelde und der Yser an, zwischen welchen von Menschenhand zahlreiche Verbindungsmöglichkeiten geschaffen sind.

Die Gesamtlänge der schiffbaren Wasserwege mißt 1692 km. Die von der belgischen Regierung angegebene Gesamtlänge ist um einige hundert Kilometer größer; oben sind dagegen nur die tatsächlich schiffbaren Wasserwege erfaßt. Da das Land eine Oberfläche von 29 451 qkm umfaßt, so entfallen auf eine Fläche von 100 qkm (10 × 10) rund 5,75 km schiffbare Wasserläufe.

Für Deutschland ist diese Verhältniszahl 2,6 km, für Großbritannien 2,3, für Frankreich 2,2 und für die Niederlande 15,7 km.

[1]) Wir veröffentlichen diesen Artikel mit Genehmigung der Schriftleitung des „Belfried“, Monatsschrift für Gegenwart und Geschichte der belgischen Lande, Brüssel.
Die Schriftleitung.

Das Wasserstraßenetz Belgiens muß hiernach als dicht bezeichnet werden; nur von dem benachbarten Holland wird es übertroffen.

Freiströmende Flüsse sind in der Gesamtlänge der schiffbaren Wasserwege mit 211 km vertreten, 549 km entfallen auf kanalisierte Flüsse und 932 km auf Kanäle. Der Staat ist naturgemäß in erster Linie an dem Besitz der Wasserstraßen beteiligt; er verfügt über 1476 km, während 216 km, also rund 13 vom Hundert, nichtstaatlicher Verwaltung unterstehen, und zwar gehören 44 km den Provinzen, 39 km Gemeinden und 133 km sind im Besitz von Gesellschaften.

Ganz ansehnliche Verkehrswege sind der privaten Bewirtschaftung überlassen, so der Brüssel-Rupel-Kanal, der Brügge-Zeebrügge-Kanal, der Blaton-Ath-Kanal, ja selbst ein öffentlicher Fluß wie die kanalisierte Dender.

Die Hauptadern des belgischen Wasserstraßennetzes: Maas, Schelde, Yser haben ihren Ursprung in Frankreich; hier sind sie bereits schiffbar geworden, auch strahlen sie eine bedeutende

Anzahl schiffbarer Nebenflüsse und künstlicher Kanäle nach Frankreich aus, so daß die Verbindungsmöglichkeiten mit dem nordöstlichen und nördlichen Wasserstraßennetz Frankreichs außerordentlich mannigfaltig sind.

Mit Ausnahme der Yser liegen die Mündungen der Hauptwasseradern auf niederländischem Gebiete, wo sie einerseits mit dem engmaschigen Wasserstraßennetz Hollands und durch dieses mit der Hauptverkehrsader des nordwestlichen Europa, dem Rhein, in Verbindung stehen, anderseits den Anschluß an das verkehrsreichste Hauptmeer der Welt, die Nordsee, vermitteln.

Von Natur sind die belgischen Wasserstraßen zu einem wichtigen Bindeglied in dem Wasserstraßensystem der nordwesteuropäischen Industrieecke geworden.

Einzig die belgische Ostgrenze nach dem Deutschen Reiche hin wird von Wasserstraßen nicht durchstoßen. Nach dem Rhein gelangt der belgische Schiffer nur auf dem Umwege über Holland oder auf dem noch weiter ausholenden Umwege über die französische Maas und deren Kanalverbindungen nach dem Elsaß zum Oberrhein.

Ein Blick auf die topographische Karte Belgiens zeigt, daß im allgemeinen das Wasserstaßennetz in der ebenen westlichen Hälfte dichter ist als in der gebirgigen östlichen Landeshälfte.

In der westlichen Hälfte verlaufen in der nördlichen Richtung der von den Kanälen des Yser-Gebietes längs der Küste gebildete Wasserstraßenzug Calais—Dünkirchen—Veurne—Nieuport—Passchendaele Brügge—Sluis, weiter binnenwärts die kanalisierte Lys und deren nördliche Fortsetzung, der Ableitungskanal der Lys, ferner die Obere Schelde mit ihrem nordwärts gerichteten Ausläufer, dem Kanal Gent—Terneuzen, ostwärts fortschreitend sodann die kanalisierte Dender mit ihrer nach Süden sich erstreckenden Verbindung, dem Blaton-Ath-Kanal, endlich inmitten des Landes die Verbindung von der Sambre zur See-Schelde, vermittelt durch die Kanäle von Charleroi nach Brüssel, Brüssel—Rupel und den Rupelfluß.

In der östlichen Landeshälfte besteht dagegen nur die eine Süd-Nord-Verbindung der Maas nebst dem gleich gerichteten Lüttich-Maastricht- und Maastricht-Herzogenbusch-Kanal.

An natürlichen Querverbindungen zwischen diesen vorwiegend südnördlich gerichteten Wasserstraßen fehlte es. Die Technik hat hierfür im Laufe der Jahrzehnte seit der Begründung des belgischen Staates Ersatz geschaffen. Es besteht heute eine solche Querverbindung im Norden des Landes längs der holländischen Grenze von Lüttich bis Zeebrügge beziehungsweise Ostende; sie wird gebildet vom Maas-Seitenkanal (Lüttich-Maastricht- und Maastricht-Herzogenbusch-Kanal), von welchem bei Bocholt der in westlicher Richtung nach Antwerpen verlaufende Maas-Schelde-Kanal abzweigt; von Antwerpen bis Gent bildet die See-Schelde die Fortsetzung, von Gent ab bis Brügge beziehungsweise Ostende und Zeebrügge der diese Städte verbindende Kanal.

Durch den Umstand, daß dieser Wasserstraßenzug bei Maastricht auf etwa 8 km Länge holländisches Gebiet durchschneidet, wird der Wert dieser Querverbindung erheblich herabgemindert.

Vollkommen auf belgischem Boden verläuft demgegenüber die zwischen Namur und Nieuport geschaffene Wasserstraßenverbindung, die von Namur bis Charleroi der Sambre folgt, an letzterem Ort auf dem Charleroi-Brüssel-Kanal übergeht, diesen in der Gegend von La Louvière verläßt und dem Canal du Centre nach Mons folgt, sodann den Mons-Condé-Kanal bis dicht vor der französischen Grenze benutzt, den einspringenden französischen Gebirgsteil von Condé mit dem Pommeroeul-Antoine-Kanal umgeht, dann die Obere Schelde bis Bossuyt einbezieht, die Wasserscheide zwischen Schelde und Lys in dem einen Tunnel aufweisenden Kanal Bossuyt—Kortryk durchstößt, sodann lysaufwärts bis Comines verläuft und mittels des noch der Vollendung harrenden Kanals von der Lys nach Ypern zu den von Ypern nach Nieuport verlaufenden Wasserstraßen hinüberleitet.

Bis zum Kriegsausbruch fehlte in dieser Wasserstraßenverbindung das Mittelstück, der Canal du Centre mit seinen vier Hebewerken von je rund 16 m Hubhöhe, dessen Bau zwar bereits im Jahre 1879 durch Gesetz angeordnet, aus den verschiedenen Gründen aber hingezögert worden ist. Die Fertigstellung erfolgte 1917 durch die Baudirektion des Generalgouvernements.

Antwerpen und Gent sind, den beiden Brennpunkten einer Elipse vergleichbar, die Hauptzentren dieses Wasserstraßennetzes. Beide Punkte haben Verbindung zur See: Antwerpen durch die See-Schelde, Gent durch den künstlich geschaffenen Großschiffahrtsweg nach Terneuzen.

Man zählt im gesamten Waserstraßennetz 274 Schleusenstufen, vier Zwillingshebewerke (Canal du Centre) und zwei Schiffahrtstunnel (im Zuge des Brüssel-Charleroi-Kanals von 1050 m Länge und im Kanal Bossuyt—Kortryk von 615 m Länge).

Die Abmessungen der Wasserstraßen sind wenig einheitlich; in Niederbelgien weisen sie in der Regel größere Querschnitte auf als in Hochbelgien.

Zwischen dem größten zulässigen Schiffstyp von 36 t Tragfähigkeit auf der kanalisierten Ourthe und demjenigen von 70 t des Charleroi-Kanals einerseits sowie dem großen nach Gent und Antwerpen hinauffahrenden Rheinkahn von 2000 bis 2400 t Tragfähigkeit trifft man eine bunte Reihe allermöglichen Zwischentyps an. Am meisten ist noch die belgische Péniche vertreten, ein 350-t-Schiff, dem eine größere Zahl von Kanälen in den Abmessungen 2,40 m Tiefe, 10,50 m Sohlenbreite, 40,80 m Schleusenlänge und 5,20 m Schleusenbreite angepaßt sind.

Die Kanäle Gent—Ostende, Brügge—Zeebrügge, die Schelde abwärts Gent, der Rupel-Fluß bis zur Einmündung des Brüsseler Kanals und letzterer selbst werden für den Verkehr von 2000-t-Schiffen ausgebaut.

Der Gent-Terneuzen-Kanal ist für diesen Schiffstyp seit 1911 bereits befahrbar.

Die größeren Abmessungen dieser wichtigsten Schiffahrtsstraßen Niederbelgiens bezwecken vor allem, den Verkehr der Rheinschiffe in diesem Gebiet zu erleichtern.

Eine weitere Ausnahmestellung sollen nach der Absicht der belgischen Regierung auch die Sambre und die Obere Schelde einnehmen, die für den Verkehr von 600-t-Schiffen ausgebaut werden sollen; endlich auch die Maas, für welche Studien wegen Zulassung von Rheinschiffen (2000 t) abgeschlossen sind.

Die durch die außerordentliche Verschiedenheit der Abmessungen und der Leistungsfähigkeit geschaffenen Gegensätze stoßen in der Hauptstadt des Landes besonders hart aufeinander.

Brüssels Wasserstraßenverbindung mit dem Kohlen- und Industriebecken an der Sambre und im Centre, der Charleroi-Kanal, ist dicht vor den Toren der Stadt nur für 70-t-Kähne benutzbar; trotzdem seit 1880 die Arbeiten zum Umbau dieses Kanals für 350-t-Schiffe in Angriff genommen worden sind, war zu Kriegsbeginn für das letzte 22 km lange Stück nicht einmal der endgültige Entwurf gereift. Nach der Schelde hin entsendet Brüssel den großzügig angelegten, für 2000-t-Schiffe befahrbaren Brüssel-Rupel-Kanal dessen Vollendung nur noch kurze Zeit erfordert und auf welchem zukünftig auch Schiffe der Küstenfahrt verkehren können.

Die Verschiedenheit in der Besitzverteilung an den Wasserstraßen hat mit anderen Umständen dazu geführt, daß auch die Abgaben recht wenig einheitlich sind.

Auf den staatlichen Kanälen werden 0,005 Fr. für jedes Tonnen-Kilometer erhoben, auf dem Maastricht-Herzogenbusch-Kanal, einer besonderen Vereinbarung mit Holland zufolge, 10,0025 Fr. 0,002 Fr. ist der Satz auf dem Kanal Gent—Ostende, 0,0016 Fr. auf der Oberen Schelde, der Lys, der Maas und Sambre, also auf den kanalisierten Flüssen. Abgabenfrei sind die nichtkanalisierten Flüsse.

Auf dem Brüssel-Rupel-Kanal werden nach Warenklassen abgestufte Abgaben erhoben, und zwar nicht nach Tonnen-Kilometern, sondern nach durchlaufenen Haltungen. Die Tarife für die drei Warenklassen sind 0,06 Fr., 0,045 Fr. und 0,02 Fr.

Auch auf dem städtischen Löwener Kanal wird die Abgabe je nach Tonne und Kanalhaltung bemessen, und zwar 0,08 Fr. für die Tonne.

Auf der Dender und dem Blaton-Ath-Kanal (Société anonyme du canal de Blaton à Ath et de la Dendre canalisée) werden für das Tonnen-Kilometer erhoben: 0,024 Fr. und bei Leerfahrt 0,008 Fr. beziehungsweise 0,006 Fr. und 0,002 Fr. auf der Dender.

Auf den drei letztgenannten Wasserstraßen üben die Besitzer auch das Schleppmonopol aus.

Auf den staatlichen Wasserstraßen war Schleppmonopol in Form der Pferdetreidelei nur auf dem Charleroi-Kanal eingerichtet, das an einen Unternehmer verpachtet wurde.

In der Regel herrschte auf allen Wasserstraßen Treidelei durch Pferdezug oder von Menschenhand vor; mit Dampfern wurde geschleppt auf Maas, Schelde und den Kanälen Brüssel—Rupel und Gent—Terneuzen, hin und wieder auch auf der Sambre und Dender.

Den Verkehr auf den Wasserstraßen regelte eine Sammlung von Vorschriften, die „Dispositions règlementant la police et la navigation“ vom Jahre 1908.

Das gesamte Schiffahrtswesen wird daneben im „Code de commerce, loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure“ vom Jahre 1908 behandelt.

Für das Meßverfahren beim Eichen der Schiffe ist das zwischen Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich im Jahre 1898 zu Brüssel abgeschlossene Uebereinkommen maßgebend.

Untersucht man die Bedeutung der Wasserstraßen für das belgische Wirtschaftsleben, so ist zunächst festzustellen, daß die Hauptwirtschaftsgebiete Belgiens durch Wasserstraßen gut erschlossen sind.

Die belgischen Kohlenvorkommen im Hennegau und an der Maas begleitet der Wasserstraßenzug von Condé über Mons, La Louvière, Charleroi, Namur nach Lüttich. Die Gebiete der Eisen- und Stahlindustrie Mittelbelgiens gruppieren sich um die große Wasserstraßenlinie Charleroi—Brüssel—Willebroeck—Antwerpen. Die Eisenindustrie in Ostbelgien wird durch die Maas und den Lüttich-Maastricht-Kanal berührt. Die Hauptzentren der Kalksteinindustrie, des sogenannten belgischen Granits, erstrecken sich an der Maas, am Mittelteil des Charleroi-Kanals und an der Dender. Die hochentwickelte Ziegelindustrie liegt an den Ufern des Rupel- und des Turnhout-Kanals. An der Oberen Schelde (Tournai) findet man die ihr verwandte Zementindustrie.

Es ist nun durch Untersuchungen de Leeners: La politique des Transports en Belgique vom Jahre 1913 und Les Transports des Charbons en Belgique in den „Annales des Travaux publics“ vom Jahre 1908 überzeugend nachgewiesen, daß die Bedeutung der Wasserstraßen im innerbelgischen Verkehr gegenüber demjenigen mit dem Ausland ziemlich erheblich zurücksteht.

Das hat seinen Grund einmal in der Kürze der innerbelgischen Transportwege auf den Wasserstraßen, vor allem aber in der vom belgischen Staat verfolgten Eisenbahntarifpolitik.

De Leener weist beispielsweise nach, daß die Eisenbahntarife für Kohle im innerbelgischen Verkehr derart niedrig waren, daß von einer Gesamtförderung von 20,9 Millionen Tonnen im Jahr 1906 nur 0,72 Millionen Tonnen für das eigene Land auf dem Wasserwege verfrachtet wurden. Den innerbelgischen Kohlentransport übernimmt also zum weitaus größten Teil die Bahn. Auf Schiff verladen wurden überhaupt nur 2,32 Millionen Tonnen, hiervon gingen 1,6 Millionen Tonnen ins Ausland, nämlich 1,52 Millionen Tonnen nach Frankreich und 0,08 Millionen Tonnen nach Holland.

Im gleichen Jahre stellte de Leener eine Einfuhr von Kohle und Kohlenprodukten von 2,23 Millionen Tonnen auf Binnenwasserstraßen fest, und zwar sind hiervon 1,83 Millionen Tonnen deutscher Herkunft. Auf dem Bahnwege wurden in diesem Jahre 2,94 Millionen Tonnen eingeführt; auch hier hat Deutschland mit 2,27 Millionen Tonnen den bedeutendsten Anteil.

Solche Einzelbeispiele für die Zurücksetzung der Wasserstraßen im innerbelgischen Verkehr ließen sich noch manche anführen.

Nach der amtlichen Statistik für das Jahr 1912 wurden auf den Binnenwasserstraßen insgesamt rund 1,6 Milliarden Tonnenkilometer ermittelt, wovon etwa ⅓ oder 0,5 Millionen Tonnenkilometer auf den Transport von mineralischen Brennstoffen entfallen und ⅕ oder 0,3 Millionen Tonnenkilometer auf Baustoffe. Auf der Eisenbahn wurden im gleichen Jahre 5,1 Milliarden Tonnenkilometer erzielt, also das 3,25 fache des Binnenwasserstraßenverkehrs. Waren es auf der Eisenbahn 60,9 Millionen Tonnen Massengüter, so auf den Wasserstraßen nach Rose, „Annales des Travaux publics" 1914 (eine amtliche Statistik über die Gesamtzahl der geförderten Tonnen liegt nicht vor), 28,5 Millionen Tonnen, so daß die Bahnleistung 2,14 mal so groß als die der Wasserstraßen ist. Untersucht man aber die kilometrischen Frachtleistungen auf Bahn und Wasserstraßen, so schließen letztere erheblich günstiger ab. Auf der Bahn ist die kilometrische Frachtleistung nämlich bei 4348 km Gesamtlänge (1912) im Massengutverkehr 14 017 t, auf den Wasserstraßen hingegen 16 817 t, sie übersteigt also die Frachtleistung der Bahn um 2800 t.

Nach Rose ist der Grenzverkehr auf den Binnenwasserstraßen im Jahre 1912 insgesamt 16,1 Millionen Tonnen groß gewesen, d. h. er umfaßte 56,6 % des Gesamtwasserstraßenverkehrs: ein weiterer Beweis für die größere Bedeutung der belgischen Wasserstraßen im internationalen Verkehr. Der Anteil der Einfuhr von 7,4 Millionen Tonnen wird durch den Anteil der Ausfuhr von 8,7 Millionen Tonnen übertroffen.

Der belgisch-holländische Grenzverkehr ist mit insgesamt 12,1 Millionen Tonnen, und zwar mit 6,1 Millionen Tonnen Einfuhr und 6,0 Millionen Tonnen Ausfuhr beteiligt; der belgisch-französische mit 4,0 Millionen Tonnen, wovon 1,3 Millionen Tonnen auf die Einfuhr und 2,7 Millionen Tonnen auf die Ausfuhr kommen.

Die belgischen Häfen sind es vor allem, die, im Dienste des Austauschverkehrs mit dem Auslande stehend, von den Binnenwasserstraßen starken Zufluß erhalten und ihnen neuen Verkehr wieder zuführen. Nach der amtlichen Handelsstatistik für das Jahr 1912 wurden auf Binnenschiffen an Außenhandelsgütern eingeführt beziehungsweise ausgeführt:

Im Hafen	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
Antwerpen . .	2,68 Mill. t.	2,08 Mill. t.	4,76 Mill. t.
Gent	1,00 „	0,74 „	1,74 „
Brüssel	0,44 „	0,11 „	0,55 „
Zeebrügge . . .	0,25 „	— „	0,25 „
Selzaete	0,14 „	0,03 „	0,17 „
Brügge	0,10 „	0,02 „	0,12 „
Ostende	0,06 „	— „	0,06 „
Nieuport	0,03 „	— „	0,03 „
Insgsamt .	4,70 Mill. t.	2,98 Mill. t.	7,68 Mill. t.

So viel über den Wasserstraßenverkehr.

Der Zustand der Wasserstraßen ließ nach dem Urteil der Schiffahrttreibenden und nach dem eigenen Eingeständnis des verantwortlichen Ministers in seiner Adresse an den König vom August 1912, welche die Berufung einer Sachverständigen-Kommission zur Prüfung der Verhältnisse auf den belgischen Binnenwasserstraßen zum Gegenstand hatte, mancherlei zu wünschen übrig.

Es wäre nach deutschen Anschauungen nicht nur eine größere Einheitlichkeit in den nutzbaren Abmessungen anzustreben, es müßte auch zur Verstaatlichung aller Wasserstraßen geschritten und im Zusammenhang hiermit der Schleppbetrieb nach Möglichkeit vervollkommnet und vereinheitlicht werden. Das Abgabewesen müßte auf gleicher Grundlage aufgebaut und vereinfacht werden.

Die vom Staate betriebene Transportpolitik bedürfte einer Prüfung und Besserung. Massengüter, die ihrer Natur nach für den Transport mittels Schiffs geeignet sind, sollten den Wasserstraßen nicht künstlich entzogen werden.

Die Verwaltung müßte auch in viel entgegenkommenderer Weise die Interessen der Schiffahrttreibenden bei den alljährlich wiederkehrenden Schiffahrtssperren berücksichtigen. Was in dieser Beziehung in anderen Ländern möglich ist, sollte auch in einem Kulturstaate wie Belgien durchführbar sein.

Abschließend kann man sagen, daß die wirtschaftliche Bedeutung der belgischen Wasserstraßen trotz ihres vielfach veralteten Zustandes nicht so geringfügig ist, als es gemeinhin dargestellt zu werden pflegt. Als Zuleitungen zu den Häfen spielen sie eine große Rolle, von den Häfen aus ergießt sich in sie gleichfalls ein nicht unbedeutender Verkehr. Im internationalen Verkehr sind die belgischen Wasserstraßen vollends ein unentbehrliches Bindeglied.

Eisenbahnen und Wasserstraßen

Die Bemerkungen des Herrn Regierungsbaumeister Richard (Dortmund) zu den sehr treffenden Ausführungen der Herren Dr. Grotewold (Berlin) und Ludolf Adler (Hamburg) in Heft 15/16 der vorliegenden Zeitschrift bedürfen einer abermaligen Behandlung des vorgenannten Themas.

Unter den objektiven Lesern wird Herr Regierungsbaumeister Richard schwerlich Anhänger seiner Behauptung finden, daß der Aufsatz in Heft 13/14 nicht vom Sonderstandpunkt des Eisenbahners, sondern aus allgemeinen wirtschaftspolitischen Erwägungen heraus geschrieben ist. Geradezu grotesk muß es aber wirken, wenn dann weiter ein „bedrohlich werdender Wettbewerb" der Binnenschiffahrt gegenüber der Eisenbahn auch nur angedeutet wird. Sieht man die Dinge so, wie sie in der Tat heute liegen, dann müssen Andeutungen solcher Art unbedingt ausscheiden.

Wenn Herr Regierungsbaumeister Richard ausführt, daß der Freizügigkeit des Schiffsraumes durch das ganze Wirtschaftsgebiet bauliche Mängel entgegenstanden, so wird er mit dieser Behauptung auf einen Widerspruch aus den Kreisen der Binnenschiffahrt nicht stoßen. Im Zusammenhange mit dieser Behauptung ist es aber nötig, darauf hinzuweisen, daß diese Mängel in einem schuldhaften Zögern der Regierung im Wasserstraßenbau begründet sind. Es heißt die Tatsachen durchaus verkennen, wenn man behauptet, die Pflege der Wasserstraßen sei naturgemäß zurückgetreten, weil das allgemeine Bedürfnis nicht stark genug war. Das allgemeine Bedürfnis war wohl vorhanden, aber es fehlte bei den kompetenten Stellen das richtige Maß der Erkenntnis der hohen Bedeutung eines gut ausgebauten Wasserstraßennetzes. Die Unterlassungen in dieser Hinsicht sind während der Kriegsjahre oft genug als Fehler empfunden und gekennzeichnet worden. Daß der Schiffsraum an der Stelle und zur Zeit des Bedarfs nicht immer zu haben ist, mag zutreffen. Liegen die Dinge aber bei der Eisenbahn etwa anders? Auch Waggons sind leider, das ist doch allgemein bekannt, recht häufig zur Zeit des Bedarfs nicht vorhanden. Die im Frieden häufig und regelmäßig wiederkehrenden sehr erheblichen und leider nur zu sehr begründeten Klagen des Handels über Waggonmangel sind unvergessen, da dieser dem deutschen Wirtschaftsleben schwere Schädigungen zugefügt hat, welche abzuwenden gewesen wären, wenn für den Ausbau der deutschen Wasserstraßen besser vorgesorgt worden wäre. Daß die Eisenbahn beim Eintritt der Deutschen in die Weltwirtschaft zum Durchdringen und Verknüpfen der damals bestehenden Wirtschaftsgebiete und der noch entstehenden folgen konnte, ist nicht allein ihr Verdienst, sondern auch der Mithilfe durch die Wasserstraßen zu danken. Hätte man zudem bei den außergewöhnlichen Anforderungen der Kriegsverhältnisse rechtzeitig die Binnenschiffahrt in ihrer vollen Bedeutung einzuschätzen gewußt, dann wären uns die Verkehrsschwierigkeiten im Eisenbahnbetrieb während des Krieges ohne Frage zu einem erheblichen Teile, vielfach sogar ganz erspart geblieben.

Herr Regierungsbaumeister Richard führt dann aus, daß die Zahl der Ausnahmetarife nicht vermehrt, sondern vermindert worden sei. Es wird dabei nicht angegeben, auf welche Zeit sich diese Behauptung bezieht. Daß in der letzten Zeit verschiedene Ausnahmetarife außer Kraft gesetzt wurden, ist zugegeben worden. Tatsache ist aber, daß man gerade nach Kriegsausbruch die bestehenden Ausnahmetarife um eine große Anzahl (die Zahl stieg wohl auf 570) Kriegsausnahmetarife vermehrt hat, und zwar in vielen Fällen, ohne mit diesen Ausnahmetarifen eine Erleichterung des Aufschwunges des wirtschaftlichen Lebens zu erzielen. Zu der Ansicht, daß die Ausnahmetarife nicht als Wettbewerbstarife anzusehen seien, wird man nur dann kommen können, wenn man, wie dies der Herr Verfasser tut, den gebrochenen Verkehr (Eisenbahn und Wasserweg) als einen „Notbehelf oder Mißbrauch" ansieht. Gerade diese Anschauung beweist, wie sehr die Ausführungen des Herrn Regierungsbaumeister Richard von einem rein sonderwirtschaftlichen, vom Eisenbahnstandpunkt, und wie wenig aus allgemeinen wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten geschrieben sind. Wer im Verkehrsleben steht und den Verkehr kennt, wird wissen, daß nicht davon die Rede sein kann, daß der gebrochene Verkehr (Eisenbahn und Wasserweg) zu den Ausnahmen gehört, sondern bei der Binnenschiffahrt den direkten Verkehr wohl noch überragt.

Franz Rek, Hamburg.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Der Schiffsmietvertrag

Für die rechtliche Beurteilung des Schiffsmietvertrages kommen grundsätzlich die gesetzlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches, daneben diejenigen des Handelsgesetzbuches — insbesondere der § 510 HGB. — sowie diejenigen des Binnenschiffahrtsgesetzes (insbesondere der § 2 BSchG.) zur Anwendung. Zu unterscheiden ist insbesondere der reine Schiffsmietvertrag von dem Charter- und Frachtvertrag, da diese drei Verträge begrifflich und rechtlich voneinander verschieden sind.

Begrifflich stellt sich der Schiffsmietvertrag als ein gegenseitiger Vertrag dar, auf Grund dessen der Vermieter des Schiffes sich zur Gewährung des Gebrauches des Schiffes dem Mieter gegenüber während der vereinbarten Zeit, der Mieter sich hingegen dem Vermieter zur Zahlung des vereinbarten Mietzinses verpflichtet. Charakteristisches Merkmal für das Vorliegen eines Schiffsmietvertrages ist also, daß der Mieter während der Dauer der Miete des Schiffes über dieses der allein Verfügungsberechtigte hinsichtlich des Gebrauches ist, wobei er im einzelnen Fall diese Verfügung durchaus nicht in eigener Person auszuüben braucht — durch eigene Führung des Schiffes —, vielmehr diese Schiffsführung auch seinem von ihm angestellten Schiffer überlassen kann. Als Mieter des Schiffes steht ihm also das Recht auf Besitz des Schiffsraumes sowie der tatsächliche Besitz während der Dauer des Mietvertrages zu. Dagegen tritt selbstverständlich in dem Eigentumsrecht des Vermieters hinsichtlich des vermieteten Schiffes, falls der Vermieter Eigentümer des Schiffes ist — was nicht immer der Fall zu sein braucht, weil ja auch der Fall der Aftermiete gegeben sein kann —, durch den getätigten Mietvertrag keinerlei Aenderung ein, so daß der Vermieter und gleichzeitige Schiffseigentümer hinsichtlich des Eigentumes an dem Schiff volle Verfügungsfreiheit behält, demnach also das Schiff auch während der Dauer des Mietvertrages an eine andere Person verkaufen und übereignen kann. Nur greift in diesem Fall der Veräußerung des Schiffes zugunsten des Mieters die ausdrückliche Bestimmung des § 571 BGB. ein, falls das Schiff dem Mieter zur Zeit der Veräußerung bereits zum Gebrauch überlassen worden war, so daß also der Erwerber des Schiffes an Stelle des Vermieters in die sich während der Dauer seines Eigentumes aus dem Mietverhältnis ergebenden Rechte und Verpflichtungen eintritt. Wenn der Erwerber diese Verpflichtungen nicht erfüllt, so haftet der ursprüngliche Vermieter ihm für eventuelle von dem Erwerber zu ersetzende Schäden wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat, also mit anderen Worten: wie ein selbstschuldnerischer Bürge. Falls der Mieter des Schiffes von dem Uebergang des Eigentums durch Mitteilung des Vermieters Kenntnis erlangt, so wird der Vermieter von dieser Haftung befreit, wenn nicht der Mieter das Mietverhältnis für den ersten Termin kündigt, für den die Kündigung zulässig ist, wobei sich letzteres nach den Vertragsbestimmungen, in Ermangelung solcher nach den Bestimmungen des Gesetzes (vgl. §§ 564 ff. BGB.) richtet.

Wie bemerkt wurde, ist die Trennung des Schiffsmietvertrages zunächst von dem Chartervertrag notwendig, weil für sie die rechtliche Behandlung keine gleichartige ist. Begrifflich liegt ein Chartervertrag dann vor, wenn sich der Verfrachter eines Schiffes nur gegen Entgelt verpflichtet, dem Befrachter zwecks Unterbringung der Ladung dieses das ganze Schiff, einen verhältnismäßigen Teil oder bestimmte Räume zur Verfügung zu stellen. Der Unterschied zwischen beiden Verträgen ergibt sich sofort, wenn man den wirtschaftlichen Zweck dieser ins Auge faßt. Bei der Schiffsmiete will nämlich offenbar der Mieter sich einen fremden Gegenstand, das Schiff, für die Zwecke seines eigenen erwerbswirtschaftlichen Unternehmens beschaffen, indem er ja das Schiff entweder als Kaufmann für seine eigenen See- oder Binnenschiffahrtsunternehmungen oder als Verfrachter für seine Güterfrachtfahrten mietet. Dagegen dient der Chartervertrag als Werkvertrag im Sinne des BGB. dem unmittelbaren Handelsbetriebe des Befrachters, nämlich der Ueberführung von Handelsgütern von Ort zu Ort, hat also mit anderen Worten einen Transporterfolg zur Folge. Erst in zweiter Linie kommt die Person des Ausführenden in Betracht. Im Gegensatz zum Mietvertrage behält also in rechtlicher Beziehung beim Chartervertrag der Schiffseigentümer (bzw. Transportunternehmer) die tatsächliche Gewalt über das Schiff auch nach Abschluß des Chartervertrages. Der Charterer vertraut ersterem nur sein Handelsgut zur Beförderung an, er befrachtet das Schiff mit diesem, so daß also der Verfrachter die Herstellung eines Resultates übernimmt, zu dessen Herbeiführung er die tatsächliche Gewalt über das diesem Zweck dienende Schiff haben und auch behalten muß. Aus dem Gesagten folgt einmal die Unzulässigkeit eines Vertrages, indem der Reeder sein Schiff vermietet und sich zugleich zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der durch den Verlust oder die Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht (§ 666 HGB.), weil die Uebernahme einer derartigen Haftung die Uebergabe des Transportgutes in die Obhut und den Gewahrsam des verfrachtenden Reeders voraussetzt, was eben bei der Schiffsmiete begrifflich gar nicht möglich ist. Ferner ergibt sich aus dem Gesagten auch die Unzulässigkeit eines Vertrages, gemäß welchem dem Charterer das Schiff zur völlig freien Verfügung und Bemannung überlassen wird, wenn sich also der Schiffseigentümer neben dem Mietvertrage zugleich zur Herbeiführung eines wirtschaftlichen Erfolges mittels Verwendung des Schiffes verpflichtet, weil auch hier der Vertrag innere Widersprüche zeigt. In derartigen Fällen ist dann nach dem zugrunde liegenden Willen der Vertragsparteien festzustellen — also durch sinngemäße Vertragsauslegung —, welcher Erfolg von den Parteien als der wesentliche gewollt ist; danach sind dann die anderweitigen widersprechenden Vertragsbestimmungen auszuschalten.

Die Frage, ob im einzelnen Falle Schiffsmiete oder Chartervertrag vorliegt, fällt also, ohne daß es in unbedingt maßgebender Weise auf die von den Vertragsparteien in dem Vertrage selbst gebrauchten Ausdrücke ankommt, stets mit der Frage danach zusammen, wem die tatsächliche Gewalt über das Schiff eingeräumt worden ist, ob dem Vermieter oder Mieter, dem Verfrachter oder dem Charterer, wie das Reichsgericht dies zutreffend präzisiert hat (Bd. 25, S. 112). Von Bedeutung ist daneben noch, ob die Fracht (bzw. der Mietzins) als Gegenleistung für die Benutzung des Schiffes innerhalb einer bestimmten Zeit oder für einen zu erzielenden Erfolg anzusehen ist (vgl. Hanseatische Gerichts-Zeitung Hbl. 1901 Nr. 2).

Wie bereits bemerkt wurde, braucht der Mieter (bzw. der Reeder) die tatsächliche Gewalt über das gemietete Schiff nicht selbst auszuüben, kann vielmehr das Kommando über das Schiff seinen Hilfspersonen, einem Schiffer oder Kapitän, überlassen. In den Fällen dieser Art, wo also der Mieter den Kapitän und die Schiffsbemannung selbst anstellt, bezahlt und entläßt, kann niemals ein Chartervertrag, sondern nur ein Mietvertrag als vorliegend angenommen werden. Vielfach wird der Vermieter seinen Kapitän oder Schiffsführer sowie die sonstige Schiffsmannschaft auch nach Vermietung des Schiffes auf dem Schiffe belassen, um eine gewisse Sicherheit für die ordnungsmäßige Führung und Behandlung des Schiffes zu behalten. In diesem Falle tritt, wenn dem Mieter die tatsächliche Gewalt über das Schiff nach Inhalt des getätigten Vertrages überlassen wird, wenn also Miete, nicht Charterung vorliegt, der Mieter in die zwischen dem vermietenden Schiffseigentümer oder Reeder abgeschlossenen Dienstverträge desselben mit der Schiffsmannschaft ein, so daß ihm also gewissermaßen mit dem Schiff auch die Dienste der Bemannung vermietet werden, wobei dann in streng juristischem Sinne in letzterer Hinsicht keine eigentliche Miete (persönliche Dienste lassen sich nicht vermieten), sondern ein vertraglicher Eintritt in die abgeschlossenen Dienstverträge vorliegt. Der Unterschied zwischen Miet- und Chartervertrag in dieser Beziehung liegt also darin, daß bei dem Mietvertrag der Mieter des Schiffes und die Schiffsbesatzung zueinander in unmittelbaren Vertragsbeziehungen stehen und die Besatzung allen Dienstanweisungen des Mieters Folge zu leisten hat, während bei dem Chartervertrag die Schiffsbesatzung grundsätzlich allein den Anweisungen des vercharternden Schiffseigners untersteht, nicht denen des Charterers. Bemerkenswert ist hier noch die Form der sogenannten Kahnmiete, bei der der Eigentümer seinen Kahn auf bestimmte Zeit in den Dienst einer Transportgesellschaft stellt und selbst als Schiffer mit seinen Leuten auf dem Kahn bleibt; in diesen Fällen liegt Miete — nämlich des Kahnes — in Verbindung mit Dienstverträgen — nämlich Dienstverträge mit dem Schiffer und seinen Leuten — vor (RG. Bd. 25, S. 108). Dagegen hat ein Schiffseigner, der für eine bestimmte Reise gegen eine tageweise Vergütung angenommen wird, aber sonst die Verfügung über seinen Kahn behält, diesen verfrachtet, nicht vermietet (§ 621 HGB.). Bei den sogenannten Schleppverträgen liegt ein Werk- bzw. ein Frachtvertrag vor, wenn ein Schleppdampfer auf unbestimmte Zeit gegen Tagesentschädigung jemandem mit Bemannung zur Verfügung gestellt wird, ohne daß dieser die Schiffsleitung des Dampfers erhält (Hans. Ger.-Ztg. 1897 Nr. 109 und Schaps § 556 HGB. Anm. 29). Dagegen ist ein Schlepper mit Besatzung für einen festen Satz monatweise vermietet, wenn erkennbar ist, daß die Herrschaft über den Dampfer auf den anderen Teil übergegangen ist, d. h. wenn das Schleppschiff der Verfügungsgewalt des Mieters oder seiner Leute untersteht, wobei im Einzelfalle die bisherige Schiffsbesatzung auch auf dem gemieteten Dampfer bleiben kann (Hans. Ger.-Ztg. 1898 Nr. 41).

Vielfach läßt sich die Natur des abgeschlossenen Vertrages auch aus den in demselben aufgenommenen Klauseln erkennen. Wird z. B. die Vereinbarung getroffen, daß die Schiffsmannschaft für ordnungsmäßige Verstauung der Ladung sorgen und der Schiffseigentümer für schlechte Stauung haften solle, so liegt ein Chartervertrag (kein Mietvertrag) vor, desgleichen dann, wenn der Kapitän befugt wird, für Rechnung des Reeders das Schiff voll zu laden, falls die Gegenpartei den Schiffsraum nicht voll ausgenutzt hat. Wenn anderseits den getroffenen Vereinbarungen gemäß der Charterer für die Verstauung seiner Güter selber Sorge zu tragen hat, so liegt regelmäßig Schiffsmiete vor, da er in diesem Fall über die Schiffsräume unmittelbar verfügen kann, während er bei dem reinen Frachtvertrage die Güter bis an das Schiff zu liefern und lediglich einen schuldrechtlichen Anspruch auf vertragsmäßige Unterbringung der Güter in dem Schiff hat. Auch wenn die zum Beladen und Entladen des Schiffes nötige Bedienungsmannschaft vom Charterer zu stellen, er allein Dienstberechtigter und die Schiffsmannschaft hierbei auf den Zwischenreisen zur Beistandsleistung verpflichtet ist, kann Schiffsmiete angenommen

werden, weil hierauf das Vertragsverhältnis zwischen Charterer und Bedienungsmannschaft und Schiffsmannschaft hindeutet, so daß also der Charterer hier nicht als solcher, sondern in Wirklichkeit als Mieter anzusehen ist.

Liegt nach den gekennzeichneten Merkmalen Schiffsmiete vor, so bedarf der Mietvertrag gesetzlich keiner Form, er kann also sowohl mündlich wie schriftlich abgeschlossen werden, wobei letzteres jedoch praktisch die Regel ist; dies schon um deswillen, um möglichst Streitigkeiten und Unklarheiten zu vermeiden. Die Miete einer Schute oder eines Kahnes wird häufig in dem sogenannten Schlußschein getätigt. Das Mietverhältnis beginnt entweder bei entsprechender Vereinbarung mit Anfang der Mietzeit oder durch die tatsächliche Ingebrauchnahme des Schiffes in Ermangelung einer solchen. Das Ende der Mietzeit ergibt sich entweder aus dem Vertragsinhalte, in welchem Falle also eine Kündigung gar nicht in Betracht kommt, einer nachträglichen Vereinbarung oder in Ermangelung solcher aus den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 564, 565 BGB. Gemäß § 565 Abs. 2 BGB. hat die Kündigung spätestens am dritten Tage vor dem Tage zu erfolgen, an welchem das Mietverhältnis endigen soll; falls der Mietzins nach Tagen bemessen ist, ist die Kündigung an jedem Tag für den folgenden Tag zulässig. (Schluss folgt.)

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juli 1918. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Juli: Für die Rheinschiffahrt wird festgestellt, daß der zu Anfang des Berichtsmonats noch gute Wasserstand langsam zurückging, so daß in der zweiten Monatshälfte vorsichtiges Abladen der Kähne Bedingung war. Im Laufe der letzten Woche hat er sich wieder etwas erhöht. Der Versand von den Zechen nach den Ruhrhäfen und von den Zechen des Rhein-Herne-Kanals hat im Berichtsmonat nachgelassen. Die Verschiffungen nach dem Oberrhein, die tatkräftig gefördert wurden, gestalteten sich ebenfalls etwas schwächer. Frachten und Schlepplöhne haben der Lage entsprechend etwas weichen müssen. Schiffsraum und Schleppkraft waren stets reichlich vorhanden. Die Umschlagplätze am Mittel- und Oberrhein waren lebhaft beschäftigt. Die Obermainschiffahrt litt unter außergewöhnlich niedrigen Wasserständen. Gegen Ende des Monats wurden die Zufuhren wieder sehr rege.

Für den Neckar wird ein weiterer Rückgang des Wasserstandes berichtet, so daß die Schiffahrt wegen Niederwasser vollständig ruhte. Die Schiffer fanden mit ihren Schiffen teilweise auf dem Rhein Beschäftigung, teilweise in der Landwirtschaft.

Die im Anfang des Monats Juli eingetretenen starken Regenfälle, die teilweise wolkenbruchartigen Charakter annahmen, brachten für den Elbverkehr endlich die langersehnte Wasserzunahme. Der Wuchs kam aber so plötzlich und in einem solchen Umfange, daß auf der Oberelbe einige Tage Hochwasser herrschte; das war wiederum der Schiffahrt hinderlich. Allerdings war die Hochwasserwelle nur von kurzer Dauer; der Wasserstand, der am 7. Juli den Höchststand mit + 69 cm Dresdener Pegel erreicht hatte, ging von da an ebenso schnell wieder zurück und war nach einer Woche schon wieder auf — 149 cm angelangt. Abgesehen von vorübergehenden kleinen Veränderungen zeigte der Wasserstand auch weiterhin rückläufige Bewegung, so daß am Ende des Monats wieder ein Tiefstand von — 199 cm am Dresdener Pegel erreicht war. Einen nennenswerten Nutzen hat die kurze Hochwasserwelle der Schiffahrt nicht gebracht, wenn auch die unterwegs befindlichen Fahrzeuge ohne Ableichterung nach ihren Bestimmungsorten gebracht werden konnten. Anderseits hatte man auf ein längeres Anhalten des günstigen Wasserstandes gehofft und hatte sich dementsprechend auch mit der Beladung der Kähne eingerichtet, so daß sich gegen Ende des Monats schon wieder zahlreiche Ableichterungen notwendig machten. Was den Verkehr selbst anbelangt, so zeigt die Geschäftslage im Kohlenverkehr ab Böhmen das alte Bild. Die Ausnutzung des vollschiffigen Wasserstandes war nur in vereinzelten Fällen möglich. Im übrigen bewegen sich die Kohlenverschiffungen nach wie vor nur in sehr bescheidenen Grenzen. Die Verschiffungen von Brennstoffen ab Riesa talwärts nahmen einen befriedigenden Verlauf. Von der Mittelelbe kam hauptsächlich Salzversand bergwärts in Betracht.

Auf den Märkischen Wasserstraßen hat sich im Juli der Verkehr anfangs wieder gehoben, namentlich der Oder, die Kohlenverladungen förderte. Später zeigte sich ein neuer Rückgang infolge Verschlechterung des Wasserstandes, der erst gegen Ende des Monats durch neues Hochwasser eine Aufbesserung erfuhr. Die Verladungen im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen selbst erstreckten sich vor allem auf Kohlen, daneben Holz, Drehspäne, Schrott usw. Die regelmäßigen Eildampferlinien verzeichneten meist eine ziemlich rege Beschäftigung.

Magdeburgs Stellung zum Mittellandkanal. Es muß als ein gesundes Zeichen des deutschen Volkes, des deutschen Geistes und der deutschen Willenskraft bezeichnet werden, daß wir inmitten eines Krieges, dessen Ziel auf unsere Vernichtung hinausgeht, doch nach wie vor unentwegt unser Augenmerk darauf richten, unser Vaterland, unsere Verkehrsmittel und unsere wirtschaftlichen Einrichtungen weiter auszubauen, selbstverständlich, um unsere Absichten und unsere Ziele zu fördern, aber nach dem uns nun einmal angeborenen Standpunkt der Vornehmheit auch im Hinblick darauf, den Allgemeininteressen der Welt nützlich zu sein. Daß das von unseren Feinden nicht anerkannt wird, darin uns zu fügen, haben wir ja inzwischen Zeit und Gelegenheit genug gehabt. Aber denken wir deshalb doch zunächst an uns und daran, wie wir uns nach einer hoffentlich doch in absehbarer Zeit eintretenden friedlichen Lösung der Weltlage helfen und frühere Versäumnisse nachholen können. Und hierzu gehört ohne jeden Zweifel der weitere Ausbau unserer Verkehrswege und allem voran der weitere Ausbau unserer Wasserstraßen. Bezüglich dieser letzteren dürfen wir auf die in unserer letzten Nummer gebrachte Besprechung des Rehderschen Werkes über einen Nord-Süd-Kanal Bezug nehmen. Auf diese Besprechung heute zurückzukommen, gibt uns der Umstand, daß Magistrat und Handelskammer der Stadt Magdeburg zum 21. d. M. Einladungen hatten ergehen lassen, um zwei Gelehrte von Ruf zu hören, die über die verschiedenen Linienführungen des Mittellandkanals ein unparteiisches Urteil von wissenschaftlicher Seite abgeben sollten. Gewonnen waren hierzu Geheimer Baurat Professor de Thierry von der Technischen Hochschule in Charlottenburg und Professor der Nationalökonomie an der Technischen Hochschule Aachen Dr. Eulenburg. Oberbürgermeister Reimarus begrüßte die in stattlicher Anzahl erschienene Versammlung, darunter den Oberpräsidenten der Provinz Sachsen Herrn von der Schulenburg, Ministerialdirektor Sympher und andere. Als erster Redner erhielt das Wort Geheimer Baurat de Thierry, der zunächst ausführte, daß die Gestaltung des Geländes bei der Durchbrechung der Wasserscheide zwischen Weser und Elbe um so günstiger werde, je weiter nach Norden die Kanallinie verlegt werde, und daß schon aus diesem Grunde die Nord- bzw. die Mittellinie den Vorzug verdiene. Bezüglich der Südlinie fehlten zu ihrer Begründung immer noch die im Frühjahr von ihren Vertretern verheißenen Unterlagen. Insbesondere sei schon heute darauf hinzuweisen, daß die Einmündung dieser Südlinie südlich von Magdeburg doch zu Bedenken aller Art Veranlassung gebe, die bei der Einmündung der Nordlinie nicht vorhanden wären und abgesehen von allem anderen auch bei der Bemessung der Frachten eine unbequeme Rolle spielen könnten; ganz abgesehen davon, daß bei der Südlinie auch die größere Länge und die vielfachen Aufenthalte an der größeren Anzahl von Schleusen eine nicht unwichtige Rolle spielten. Gegenüber der Nord- und Südlinie biete die Mittellinie den großen Vorzug, daß ein unmittelbarer Anschluß von Braunschweig nach Peine erzielt und daß auch für Hildesheim die Entfernung vom Kanal verringert werde. Der Hauptvorzug der Mittellinie liege aber darin, daß durch die brückenartige Ueberführung des Kanals über die Elbe diese mit ihren vielfachen niedrigen Wasserständen ausgeschaltet werde. Auch sei bei der Mittellinie der beste Anschluß der Stadt Magdeburg, der bei der Südlinie in Gefahr komme, mehr oder weniger ausgeschaltet zu werden, für alle Fälle gewährleistet.

Als zweiter Redner sprach Professor Dr. Eulenburg, der zunächst ausführte, daß es in Zukunft noch mehr als bisher auf die Verringerung der Verkehrskosten ankommen werde, die bei uns gegenüber anderen Staaten immer noch zu hoch seien. Hierin Wandel zu schaffen, sei der Mittellandkanal berufen. Um diesen Zweck zu erreichen, müsse er aber eine möglichst geringe Länge und tunlichst wenig Schleusen, die Aufenthalte und demzufolge Kosten verursachen, erhalten. Es könne kein Zweifel sein, daß die Südlinie durch industriell entwickeltere Gegenden und Gebietsteile führt als die Nord- oder die Mittellinie. Aber dies allein kann nicht bestimmend sein; bestimmend ist eine gute Verbindung der Mittellandkanallinie nach den Nord- und Ostseehäfen und die Einfügung der Zentrale Magdeburg, deren Interessen unter allen Umständen gewahrt werden müssen und nur bei der Ausführung der Nord- oder Mittellinie gewahrt werden können. Denn eine derartige Wasserstraße bedürfe, wie sich dies an anderen Beispielen nachweisen lasse, einer Zentralstelle, wo ausreichende Lösch- und Ladeeinrichtungen, Speicher und Docks, Veredelungsindustrien und Schiffbauanstalten vorhanden seien, und dies treffe, abgesehen von den anderen Vorteilen, für Magdeburg zu, wie überhaupt nach seiner ganzen geschichtlichen Entwickelung so auch nach seiner geographischen Lage und nach dem tatkräftigen Unternehmungsgeiste seiner Kaufleute.

Nach diesem Vortrage gab zunächst Herr Geheimer Kommerzienrat Zuckschwerdt die Stellungnahme der Magdeburger Handelskammer bekannt. Nach ihm sprach der Oberpräsident der Provinz Sachsen, daß er heute eine Stellungnahme der Staatsregierung zu der vorliegenden Frage noch nicht bekanntgeben könne; für ihn handle es sich in erster Linie darum, daß der Kanal überhaupt gebaut werde, daß zweitens dabei die Interessen der Provinz Sachsen und drittens diejenigen der Stadt Magdeburg in jeder Hinsicht gewahrt werden möchten. Daß der

Schwerpunkt für die ganze Anlage in der Provinz Sachsen liege, gehe auch daraus hervor, daß die zum Zweck des Kanals ernannte Abteilung für Vorarbeiten demnächst von Hannover nach Magdeburg werde verlegt werden. Magdeburgs Interessen an der Linienführung des Kanals und seiner Mündung seien ihm durchaus verständlich, und es werde von ihm nicht versäumt werden, daß Magdeburg die herrschende Stellung, die es jetzt in der Elbeschiffahrt einnehme, auch in seiner Stellung zum Mittellandkanal erhalte. D.

Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt. Im Jahre 1914 haben bezüglich des Befähigungsnachweises Beratungen in Hamburg und Berlin stattgefunden, in denen die grundsätzliche Frage sehr eingehend erörtert wurde und bei welcher Gelegenheit die Elbeinteressenten einen Gegenvorschlag ausgearbeitet und der Regierung kurz vor Ausbruch des Krieges unterbreitet hatten. Im Juni d. J. hat hierauf der Staatssekretär des Reichsschatzamtes den in Aussicht gestellten Gegenentwurf herausgegeben und dabei den Wunsch geäußert, daß dieser nunmehr angenommen werde, da den meisten Wünschen der Elbeinteressenten entsprochen worden sei. Dies trifft indes nicht überall zu. Wenngleich die Wünsche aus den Kreisen der Elbeschiffahrt von seiten der Regierung in vielen Fällen Beachtung gefunden haben, sind doch verschiedene Vorschläge unberücksichtigt geblieben. Ein Teil der neuen Regierungsvorschläge kann von der Binnenschiffahrt unbedenklich angenommen werden und es verbleibt nur ein verhältnismäßig kleiner, allerdings sehr bedeutungsvoller Teil übrig, der in einer am 16. September d. J. stattgehabten außerordentlichen Hauptversammlung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt zur Beratung stand. Die Versammlung hat dem Antrage des vom Verein eingesetzten Ausschusses zugestimmt, welcher lautet, daß der Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine zu Magdeburg folgender Vorschlag unterbreitet werden soll:

„Unter der Voraussetzung, daß

1. die Regierungsvertreter die in den Verhandlungen vom 3. April und 29. Mai 1914 gegebenen Zusagen aufrechterhalten, das vorgeschlagene Gesetz für Deutschland nicht früher in Kraft zu setzen, als bis mit Oesterreich, Holland und Belgien (neuerdings gegebenenfalls auch mit Rußland) dieselben Bestimmungen in sinngemäßer Weise vereinbart worden sind;
2. die vier, gegebenenfalls fünf Vertragsstaaten wegen gemeinschaftlicher Durchführung der Bestimmungen einen Sondervertrag schließen, der die Prüfung und Erteilung von Befähigungszeugnissen ermöglicht, ohne Rücksicht darauf, welchem der beteiligten Vertragsstaaten der Prüfling angehört;
3. die Einführung des Befähigungsnachweises auch dann noch so lange zurückgestellt wird, bis wieder friedliche und normale Verhältnisse herrschen;
4. über den Zeitpunkt der Einführung eine Verständigung mit dem Zentral-Verein vorausgeht;
5. die dabei überflüssig werdenden, in den Paragraphen 34 des Entwurfes A und 21 des Entwurfes B vorgesehenen Bestimmungen für den Rhein sowie die Paragraphen 35 des Entwurfes A und 22 des Entwurfes B in Fortfall kommen;
6. eine Einigung über die vom Verein gemachten Gegenvorschläge herbeigeführt wird,

empfiehlt der Hamburger Verein für Flußschiffahrt der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffervereine, in eine Beratung des Regierungsentwurfes einzutreten und nach erfolgter allseitiger Uebereinstimmung der Verabschiedung dann zuzustimmen.

Für die Verhandlungen im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt soll das Ergebnis der Beratung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt, soweit es nicht im Einvernehmen mit der Arbeitsgemeinschaft eine Abänderung erfährt, als Grundlage für die Stellung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt dienen."

Erneute Zuckerverteilung an Binnenschiffer. Die Zuckereinfuhr aus der Ukraine hat es, wie das Kriegsernährungsamt bekanntgibt, ermöglicht, für die Bevölkerung eine weitere Menge von Einmachezucker zur Verfügung zu stellen. Die Verteilung geschieht nach den gleichen Grundsätzen wie bei der früheren Ausgabe. (Rundschreiben der Reichszuckerstelle vom 22. Juni 1918.) Als spätester Termin, an dem die Binnenschiffer die neu zur Verteilung kommenden Mengen (500 Gramm auf den Kopf) erhalten können, ist der 31. Oktober 1918 festgesetzt.

Die Firma Schulte & Bruns in Emden hat ihren übrigen Unternehmungen einen Werft- und Dockbetrieb angegliedert, der sich mit der Reparatur von See- und Binnenschiffen sowie mit dem Neubau von Kanalschiffen, Schlepp- und Fischdampfern sowie Seeschiffen bis zu etwa 1500 Tonnen Tragfähigkeit befassen wird. Ein Schwimmdock von 61 Meter Länge und 13 Meter Innenweite (450 Tonnen Tragfähigkeit) ist bereits in Betrieb genommen. Die Anlage ist entstanden durch Ausbau und Erweiterung einer am ersten Hafeneinschnitt in Emden belegenen früheren Maschinenfabrik.

Herr Friedrich Geißler feierte am 27. d. M. als Expedient bei der Speditions- und Reedereifirma Alfred Altschüler & Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M., sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. August-Nummer dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

Schiffahrtsverein Elbing E. V. (körperschaftliches Mitglied).

Regierungsbaumeister Hartwig-Ulrich von Both, Wilmersdorf b. Berlin (Kaiserplatz 12a), z. Z. interniert in Oberwaid b. St. Gallen (Schweiz).

W. Wichmann Nachf. Hermann Otto Ippen, Reederei, Hamburg (Oberhafenstr. 5).

Aus verwandten Vereinen

Hamburger Verein für Flußschiffahrt. Der Verein hielt am 16. September d. J. eine außerordentliche Hauptversammlung ab. Der Vorsitzende gedachte zunächst mit tiefempfundenen Worten des Ablebens des Vorstandsmitgliedes Herrn L. Spangenberg und des Ehrenmitgliedes Herrn Direktor Carl Dzondi. Die Versammlung beschäftigte sich mit verschiedenen Satzungsänderungen, von denen besonders hervorzuheben ist die Eintragung des Vereins in das Vereinsregister und die Erhöhung der Mindestgrenze für die Jahresbeiträge auf 10 M bei Einzelmitgliedern und 50 M bei körperschaftlichen Mitgliedern. Zu dem Gegenstande: Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt führte Herr Franz Rek aus, daß die maßgebenden Stellen sich vor längerer Zeit wiederum mit der Frage befaßt und so ziemlich alle vom Verein ergangenen Vorschläge zur Erörterung gestanden hätten. Durchgeführt seien die Anregungen aber nicht, und die beteiligten Kreise hätten von einem vermehrten Uebergang von Transporten vom Schienen- auf den Wasserweg im Gebiete der Elbe noch nichts bemerkt. Inzwischen verfügte Erweiterungen der allgemeinen Bahnsperren durch Einbeziehung der Verkehre mit sächsischen und böhmischen Plätzen seien für die Schiffahrt wirkungslos geblieben, weil die bezüglichen Bestimmungen wieder die bekannten Ausnahmen zuließen. Redner kam dann auf das Mißverhältnis zwischen Wasser- und Eisenbahnfrachten zu sprechen, welches in letzter Zeit wiederholt Anlaß zu Klagen gegeben hätte. Die Binnenschiffahrt sei bei ihrem privatwirtschaftlichen Aufbau gezwungen, in der Frachtbemessung auf die bedeutend vermehrten Unkosten Rücksicht zu nehmen, während die Eisenbahn dies nicht unbedingt nötig habe. Daß der Verein bei seinen Bestrebungen, Bahnfrachterhöhungen in dem Umfange zu erreichen, wie sie die eingetretene Unkostensteigerung rechtfertigen würde, auf den Widerstand aus den Kreisen des Handels stoßen müsse, der sich gegen jede Verteuerung der Beförderungspreise wehre, sei ohne weiteres verständlich. Trotzdem könne der Verein von seinen diesbezüglichen Bestrebungen nicht ablassen, denn man müsse darauf bedacht sein, das Mindestmaß an Einnahmen zu erzielen, einmal, um das Bestehen zu sichern, und zum anderen, um für die Uebergangswirtschaft mit ihren großen Anforderungen gewappnet zu sein. Vorteile aus billigen Bahnfrachten (die auf die Preisgestaltung der Waren heute doch ohne Bedeutung seien) hätte heute doch weniger der legitime Handel, der so gut wie ganz ausgeschaltet sei, sondern diese Vorteile kämen vornehmlich der Kriegsindustrie und den Kriegsgewinnlern zu, die sehr wohl auch höhere Bahnfrachten tragen könnten. Man möge den Wasserstraßen endlich eine ausreichende Beschäftigung geben, dann werde nicht nur der Schiffahrt geholfen, sondern auch dem Handel gedient, denn die Schiffahrt werde bei umfangreicherer Beschäftigung wahrscheinlich auch an einen Abbau der heutigen hohen Tagesfrachten herangehen können, und die Entlastung der Eisenbahn werde dann fühlbarer eintreten und nicht, wie bisher, bloß auf dem Papier stehen.

Der Vorsitzende, Herr Direktor Heesch, bemerkt anschließend hieran, daß die Zweifler, welche seinerzeit sagten, daß die Kriegsvereinigungen keine Vorteile bringen würden, anscheinend leider recht behalten. Es sei wohl gelungen, Frachtaufbesserungen durchzuführen, dagegen aber habe man Betriebsverluste nicht zu verhindern vermocht. Eine wirkliche Hilfe für die Binnenschiffahrt könne immer nur durch lebhaftere Beschäftigung erzielt werden. Dazu seien nötig Aufhebung der Kriegsausnahmetarife, allgemeine Bahnfrachterhöhungen im Verhältnis zu der eingetretenen Selbstkostensteigerung bei der Bahn. Noch immer gingen erhebliche Gütermengen auf dem Bahnwege, die zur Entlastung der Eisenbahn sehr wohl durch die Binnenschiffahrt

befördert werden könnten. Enges Zusammenarbeiten von Binnenschiffahrt, Eisenbahn und Schiffahrtsabteilung erscheine in heutiger Zeit dringend geboten, wenn wirklich etwas erreicht werden soll.

Ueber den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten auf Binnenschiffen, welche Frage ebenfalls auf der Tagesordnung stand, haben wir bereits an anderer Stelle berichtet.

26 körperschaftliche und 9 Einzelmitglieder wurden für den Verein neu angemeldet.

Der Verlauf der am 11. Juli stattgehabten großen Tagung über die Vollendung des Mittellandkanals ist nebst dem dazu gehörigen Kartenmaterial in Druck erschienen.

Bei der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe hat eine Beratung stattgefunden, in welcher der Verein dem Antrage auf Einführung einheitlicher Glockensignale für die Hamburger Hafendampfer zugestimmt habe.

Die vom Konzessionierten Sächsischen Schifferverein angeregte Aenderung der nicht mehr zeitgemäßen Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohle wurde einem besonderen Ausschuß zur Bearbeitung überwiesen.

Nach Mitteilungen des Vorstandes ist gemäß einem Bescheide des Reichskommissars für die Kohlenverteilung eine weitere Kürzung der für Norddeutschland bestimmten böhmischen Kohlenmengen nicht in Aussicht genommen.

Zum Schluß berichtete Handelskammersyndikus Herr Dr. Mathies über eine in Berlin stattgehabte Beratung, betreffend die Linienführung des Mittellandkanals, in welcher Herr Baurat Höch für die Nordlinie und Herr Professor Franzius für die Mittellinie eingetreten seien. Das Ergebnis der Versammlung sei vor allen Dingen darin zu erblicken, daß man auf baldige Inangriffnahme des Vollendungsbaues wirken wolle.

Deutscher Schifferbund. — Charlottenburger Schifferverein. Am Donnerstag, 5. September, fand unter dem Vorsitz des Herrn Ernst Ganskow eine gutbesuchte Vorstandssitzung statt, in welcher zunächst ausführlich die neuen Entwürfe für den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten erörtert wurden. Dabei ergab sich, daß, wenn auch zu den Entwürfen selbst nichts mehr zu äußern sei, doch zu den Uebergangsbestimmungen der Wunsch ausgesprochen werden muß, daß nur solche Schiffer das Zeugnis ohne vorgängige Prüfung erhalten, die über ein Jahr selbständig als Kahn- oder Dampferschiffer tätig gewesen sind. Hinsichtlich der Ernährungsfragen der Binnenschiffer ergab sich die Feststellung, daß nach dem augenblicklichen Stande der Rationierung und Versorgung besondere Forderungen mit Aussicht auf Erfolg nicht aufgestellt werden können. — Das Wasserbauamt Potsdam soll gebeten werden, die Anlage eines Schifferbrunnens in der Nähe der Glienicker Brücke zu fördern. — Der langjährige Kassierer beider Vereine, Hausvater Finning von der schwimmenden Schifferkirche in Charlottenburg, feierte am 7. September seinen 70. Geburtstag.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Agenturbetrieb der vereinigten Spediteure und Schiffer G. m. b. H., Frankfurt a. Main. Direktor Karl Scheefer ist nicht mehr Geschäftsführer, Wilhelm Himmel in Mannheim ist als solcher bestellt.

A.-G. Reederei Juist, Norden. Das Geschäftsjahr 1917 schloß nach 14 830 M Abschreibungen mit 31 352 M (i. V. 20 137 M) Verlustsaldo.

Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H., Frankfurt a. Main. Rechtsanwalt Dr. Richard Oppenheimer ist als Geschäftsführer ausgeschieden.

Bayerisches Schiffahrts - Kontor Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H., Würzburg. August Varenkamp und Otto Gorth sind nicht mehr Geschäftsführer, Rechtsanwalt Dr. Richard Oppenheimer in Darmstadt ist gemeinsam mit Ludwig Kaufmann als solcher bestellt, an Hermann Rudolph und Heinrich Kuppes in Frankfurt ist Prokura erteilt.

Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik, A.-G., Mannheim. Die Abschreibungen für 1917/18 betragen 3 654 949 M, der Reingewinn 17 153 607 M, die Dividende 20 % von 22 000 000 M Kapital und außerdem 10 % in Kriegsanleihe.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. Oberingenieur Fritz Kolberg in Berlin ist nicht mehr Vorstandsmitglied.

Deutsche Wasserkraftgesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 15. Juli 1918 mit 290 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Arthur Ibsen und Paul Dalichau.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Betriebsdirektor Adolf Klinkenberg in Dortmund ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt, seine Prokura ist erloschen.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Laut Beschluß vom 10. April 1918 ist das Stammkapital um 150 000 M auf 250 000 M erhöht.

Eisenbeton-Schiffbau-G. m. b. H., Hamburg. Die Firma lautet jetzt: Leichtbeton G. m. b. H. Die Gesellschaft ist aufgelöst und A. J. Scharfstein (Cuxhaven) Liquidator.

Eisenbeton-Schiffbau A.-G., Hamburg. Gegründet am 26. Juli 1918 mit 1 000 000 M. Grundkapital, Vorstand Adolf Kielhöfer in Neustadt a. d. H., Karl Weidert in Berlin-Friedenau. Die Aktien werden zu 107 % ausgegeben.

Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim. Regierungsbaumeister Emil Böhmler, bisher stellvertretendes Vorstandsmitglied, ist zum ordentlichen Vorstandsmitglied bestellt.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Die Generalversammlung vom 25. Mai hat Aenderungen der Satzung beschlossen. Direktor Karl Hoffmeister in Berlin und Kaufmann Friedrich Wilhelm Sandmann in Dortmund sind zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern ernannt, an Paul Schumann in Berlin ist Prokura erteilt, die des Hermann Rentsch ist erloschen.

Hafen-Dampfkran G. m. b. H., Hameln. Gegründet am 23. Juli 1918 mit 61 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Carl Grupe.

E. Haubuß, Stettin. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Heinrich Haubuß ist Alleininhaber der Firma, die Prokura des Paul Beming bleibt bestehen.

Hedwigshütte A.-G., Stettin. In der Bilanz der Gesellschaft, die aus 1 542 984 M Reingewinn auf 6 000 000 M Aktienkapital 16 % und auf 1 000 000 M 10 % Dividende verteilt, stehen für 31. März 1918 die See- und Flußfahrzeuge nach 111 534 M Abschreibung mit 817 402 M zu Buche.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt (Main). Ingenieur Adolf Haag ist nicht mehr stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Hydromotorenbau G. m. b. H., Hoyren-Lindau. In Augsburg ist eine Zweigniederlassung der am 19. Januar 1914 mit 40 000 M Stammkapital gegründeten Gesellschaft errichtet, Geschäftsführer Ingenieur Wilhelm Heyder in Hoyren.

Mosel-Schiffahrt G. m. b. H., Metz. Gegründet am 28. Mai 1918 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Direktor Ludwig Heinemeyer.

Motorenfabrik Oberursel A.-G., Oberursel. Das Geschäftsjahr 1917/18 erbrachte nach 582 575 M Abschreibungen 1 833 276 M Reingewinn. Auf 1 125 000 M mit 25 % einbezahlte Vorzugsaktien wurden 5 %, auf 3 375 000 M Stammkapital 25 % Dividende und auf letztere noch besondere 10 % Vergütung in Kriegsanleihe bezahlt.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Kommerzienrat Georg Sachsenberg schied aus dem Vorstande, die Prokuren von Hermann Lipkow und Dr.-Ing. Ewald Sachsenberg sind erloschen, an Friedrich Wilhelm Müller in Dessau und Oberingenieur Ludwig Ahlers in Roßlau ist Gesamtprokura erteilt.

Schiffahrtgesellschaft Theilemeier & Co. G. m. b. H., Oberhausen. Gegründet am 2. Juli 1918 mit 20 000 M. Stammkapital, Geschäftsführer Louis Schwarz in Duisburg.

Schiffs-Armaturen G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 5. August 1918 mit 40 000 M Stammkapital bei 20 000 M Sacheinlage von Adolf Langen in Köln, Geschäftsführer Dipl.-Ing. David Koschanski.

Schiffs-Telegraphen-Fabrik W. Schultz G. m. b. H., Geestemünde. Gegründet am 25. Juli 1918 mit 200 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Ingenieur Friedrich Wilhelm Grunel.

Schiffs-Installation A.-G., Bremen. In Hamburg wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. R. Vetter ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Oberingenieur Ferdinand Gerlach in Hamburg ist als solches bestellt. Für das erste Geschäftsjahr 1917, in dem noch keine Ablieferungen stattfanden, ergab sich ein Debetsaldo von 376 965 M.

F. Schichau, Elbing. Den Oberingenieuren Heinrich Beule, Max Ortlepp und Carl Roth sowie dem Kaufmann Hans Clausnitzer, sämtlich in Elbing, ist Gesamtprokura erteilt.

Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Die Prokura des Louis Spangenberg ist durch dessen Tod erloschen.

G. Seebeck A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde. Laut Beschluß vom 18. Juni 1918 soll das Aktienkapital von 3 328 000 M auf 4 000 000 M erhöht werden.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Nach 396 838 M Abschreibungen verblieb für 1917 ein Reingewinn von 37 645 M.

Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Straßburg. Die Gesamtprokura des Wilhelm Fries ist erloschen.

Teutoburger Schiffahrtgesellschaft m. b. H., Gütersloh. Gegründet am 23. Juli 1918 mit 100 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Eisenbahnbetriebsinspektor Bernhard Genz in Gütersloh und Karl Deppendorf in Duisburg.

Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., Tilsit. Der Aufsichtsrat besteht jetzt aus den Herren Fritz Rutkowsky (Tilsit), F. A. Stahl (Königsberg), Otto Ganguin, Kurt Gronwald, Oberbürgermeister Pohl, Paul Manleitner, Kurt Junisch, sämtlich in Tilsit, und Fritz Zilske (Königsberg).

C. Unland, Hamburg. An Frau Anna Wilhelmine Friederike Unland geb. Commentz ist Prokura erteilt.

Vereinigte Elbe- und Norderwerft A.-G., Hamburg. An Wilhelm Gustav Teetzmann ist Prokura erteilt.

Vulkan-Reederei-Dampfer Franz Dahl G. m. b. H., Hamborn. Gegründet am 24. Juli 1918 mit 200 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Karl Rabers in Hamborn, Hans Gröninger und Karl Nalenz in Rotterdam.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Die Prokura des Richard Weinert in Dortmund ist erloschen.

R. Wolf A.-G., Magdeburg. Dem Dr. jur. Max Herde in Magdeburg und dem Heinrich Pöppelmann bzw. Hugo Crisandt in Aschersleben ist Gesamtprokura erteilt.

R. Wolf A.-G., Magdeburg. Die Prokura des Adolf Schröder ist erloschen.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 58. T. 21 898. **Elektrische Beleuchtung von Wasserstraßen.** Jósef Tóth, Budapest; Vertr.: Dipl.-Ing. Arthur Kuhn, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 14. 3. 18.

Klasse 65a, 6. E. 22 240. **Spannschloß für Kupplungsketten von Baumflößen.** Anshelm Georg Elfstadius, Umea (Schweden); Vertr.: A. Gerson und G. Sachse, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 28. 3. 17.

Klasse 65a, 73. N. 15 637. **Taucherpanzer.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel, Werk Ravensberg. 10. 12. 14.

Klasse 65a, 4. S. 47 197. **Unterwasserdampfantrieb für Unterseeboote.** Eduard Sobbe sen. und Eduard Sobbe jun., Magdeburg, Kurfürstenstr. 2. 25. 9. 17.

Klasse 65a, 4. T. 21 719. **Trimmregler für Unterwasserfahrzeuge.** Dr.-Ing. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstr. 2. 10. 12. 17.

Klasse 65b, 3. W. 49 446. **Verfahren zum Heben von gesunkenen Gegenständen, insbesondere Schiffen, mittels Hebekörper.** Frl. Margarete Wiese, Berlin, Bredowstr. 8. 25. 6. 17.

Klasse 65b, 3. W. 49 699. **Unterwasserwerkzeug, insbesondere für Taucher.** Frl. Margarete Wiese, Berlin, Bredowstr. 8. 29. 8. 17.

Klasse 65b, 3. W. 50 547. **Hebeschiff;** Zus. z. Anm. W. 49 446, Frl. Margarete Wiese, Berlin, Bredowstr. 8. 29. 8. 17.

Klasse 65b, 3. W. 50 548. **Verfahren zum Heben gesunkener Gegenstände, insbesondere Schiffe.** Frl. Margarete Wiese, Berlin, Bredowstr. 8. 25. 6. 17.

Klasse 65b, 1. M. 62 861. **Schiffsaufschleppwagen mit anhebbarer Plattform.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 21. 3. 18.

Klasse 65d, 9. B. 75 567. **Vorrichtung zur Schärfung von Seeminen;** Zus. z. Pat. 306 512. Bohn & Kähler, Kiel. 17. 1. 14.

Klasse 65d, 5. K. 65 271. **Kühlvorrichtung für Torpedoantriebsmotoren.** Dr.-Ing. Adam Kreglewski, Linden bei Hannover. 20. 12. 17.

Klasse 65d, 9. K. 61 024. **Ausstoßverfahren für Minen.** Fritz Kramer, Blankenese-Dockenhuden, Sülldorfer Weg 48. 5. 8. 15.

B. Zurücknahme von Patent-Anmeldungen.

Wegen Nichtzahlung der vor der Erteilung zu entrichtenden Gebühr gilt folgende Anmeldung als zurückgenommen:

Klasse 84b. Sch. 51 854. **Vorrichtung zur Regelung des Mittelwassers beim Füllen und Leeren von Schleusenkammern** nach dem Patent 301 975; Zus. z. Pat. 301 975. 27. 5. 18.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 15. 308 261. **Bojenschäkel.** Anton Hlastec, Wilhelm Bendl von Hohenstern, Pola, und Leopold Feiner, Triest; Vertr.: Dr. B. Alexander-Katz und Dipl.-Ing. Emil Bierreth, Pat.-Anwälte, Berlin SW 48. 27. 2. 17. H. 71 757. Oesterreich 10. 4. 14.

Klasse 65a, 38. 308 248. **Vorrichtung zum Aussetzen von Rettungsbooten.** Hubert Elsen, Antwerpen; Vertr.: A. du Bois-Reymond, Max Wagner und G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 14. 4. 17. E. 22 268.

Klasse 65a, 59. 308 249. **Alarmvorrichtung zur Verhütung falscher Drehungsrichtung von Betriebsmaschinen, insbesondere von Schiffsmaschinen.** Erich Kügler, Hamburg, Roonstr. 33. 12. 12. 17. K. 65 191.

Klasse 65b, 3. 308 250. **Hebe- und Bergungsschiff.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. 20. 12. 17. D. 34 021.

Klasse 65c, 10. 308 251. **Antrieb von Wasserfahrzeugen.** Michael Ott, Weißenhorn b. Ulm a. Donau. 9. 1. 18. O. 10 454.

Klasse 65a, 17. 308 604. **Sicherheitsvorrichtung gegen das Ausströmen von schädlichen Gasen bei Kaltdampf-Kältemaschinen für Schiffe.** Richard Piersch, Augsburg, Rugendasstr. 19. 20. 12. 17. P. 36 288.

Klasse 65a, 34. 308 350. **Anker.** Axel Filip Waldemar Stahlberger, Dumbarton (Schottland); Vertr.: A. Loll, Pat.-Anw., Berlin SW 48. 4. 4. 14. St. 19 683. Großbritannien 25. 4. 18.

Klasse 65a, 50. 308 351. **Steuervorrichtung für Motorboote mit um eine senkrechte Achse frei drehbarem Propellergehäuse.** Alfred Eisentraut G. m. b. H., Berlin. 15. 11. 14. L. 42 709.

Klasse 65a, 73. 308 044. **Vorrichtung zum gleichzeitigen Lösen des Brust- und Rückengewichtes von einem Taucheranzug oder Tauchergerät.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. v. Bremen & Co., m. b. H., Kiel, Werk Ravensberg. 17. 9. 14. H. 67 392.

Klasse 65b, 3. 308 605. **Aus zwei Schwimmkörpern bestehendes Hebe- und Bergungsschiff;** Zus. z. Pat. 308 250. Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. 12. 1. 18. D. 34 087.

Klasse 65d, 5. 308 228. **Verfahren zur Herstellung eines Betriebsgases aus festen Stoffen für Torpedomaschinen.** Ernst Sokolowski, Hamburg, Klosterallee 9. 10. 7. 17. S. 46 895.

Klasse 65d, 9. 308 112. **Minenräumer.** A. N. Hovland, Kristiania (Norwegen); Vertr.: Max Löser und Dipl.-Ing. Otto H. Knoop, Pat.-Anwälte, Dresden. 28. 1. 16. H. 69 598. Norwegen 2. 2. 15.

Klasse 65d, 9. 308 121. **Unterseemine.** Johan Barkholz, Hamburg, Kegelhofstr. 13. 24. 3. 14. B. 76 460.

Klasse 65d, 9. 308 132. **Zünder für Seeminen.** Ferdinand Scheinder, Fulda, Brauhausstr. 12. 4. 11. 15. Sch. 49 225.

Klasse 65f, 21. 308 636. **Antrieb von Schiffsschrauben mit mindestens drei Schraubenwellen durch eine oder mehrere Dampfturbinen.** Allgemeine Elektricitätsgesellschaft, Berlin. 25. 4. 17. A. 29 271.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren: Klasse 65d. 281 665.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 684 558. **Gestängeführung an Schiffshauptmasten.** Otto Balczun, Charlottenburg, Kaiserdamm 10. 4. 1. 18. B. 78 330.

Klasse 65a. 684 602. **Taucherpanzer.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 22. 12. 16. N. 15 936.

Klasse 65a. 685 170. **Leichterfahrzeug, als Fracht- und Hebeschiff ausgebildet.** Schiffswerft Caesar Wollheim, Cosel b. Breslau. 12. 6. 18. W. 50 350.

Klasse 65c. 685 423. **Floßboot mit zusammengeschnürter Außenhülle.** Deutsche Floßboot-Werke G. m. b. H., Berlin. 24. 6. 18. D. 32 026.

Klasse 65c. 685 614. **Vorrichtung zur Befestigung der Riemen an Floßbooten.** Deutsche Floßboot-Werke G. m. b. H., Berlin. 27. 6. 18. D. 32 034.

Klasse 65c. 684 370. **Doppelruderboot.** Gustav Otto, Niederpöcking, 14. 6. 18. O. 10 134.

Klasse 65d. 685 114. **Vorrichtung zum Auffangen von verankerten Seeminen.** Hermann Willich, Dortmund, Märkische Straße 84. 5. 11. 17. W. 49 330.

Klasse 65d. 685 157. **Abdichtung der Zündkapselkammer von Sprenggreifern.** Flugzeugwerke Richard Goetze Kom.-Ges., Berlin. 6. 6. 18. F. 36 418.

Klasse 65d. 685 158. **Sprenggreifer zum Lösen von Seeminen von ihrer Verankerung.** Flugzeugwerke Richard Goetze Kom.-Ges., Berlin. 6. 6. 18. F. 36 419.

Klasse 84a. 684 342. **Maschine zur Herstellung von Sinkwalzen.** Fritz Vogel, Straßburg (Oesterreich); Vertr.: Hermann Koch, Dresden, Schloßstr. 2. 27. 5. 18. V. 14 423.

Klasse 84c. 684 286. **Filterrohr mit daransitzender Spitze, welche das Einrammen mittels eines äußeren Hilfsrohres ermöglichen und mit dem Filter wieder herausgezogen werden soll.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 11. 12. 15. S. 36 618.

Klasse 84c. 684 696. **Bär für Fallwerke.** Bêché & Grohs, G. m. b. H., Hückeswagen. 29. 5. 18. B. 79 512.

Klasse 84d. 685 171. **Auswechselbare Schaken für Baggereimer.** Alw. Taatz, Halle a. S. 13. 6. 18. T. 19 609.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 664 916. **Regenerator usw.** Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 30. 8 15. M. 54 018. 25. 7. 18.

Klasse 65a. 673 469. **Einrichtung zum Ersatz der Positionslampen usw.** Signal-Ges. m. b. H., Kiel. 21. 7. 15. S. 35 986. 20. 7. 18.

Klasse 65a. 635 212. **Kettenkneifer usw.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 4. 8. 15. A. 24 768. 15. 7. 18.

Klasse 84d. 646 191. **Schmiedeeiserne Eimerschake usw.** Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 8. 4. 16. L. 37 730. 29. 6. 18.



Zum Aufsuchen von Störungen in elektrischen Anlagen, an Motoren, Anlassern usw. bediente sich der Elektrotechniker bisher einer gewöhnlichen Glühlampen-Fassung mit eingeschraubter Lampe und zwei freien Drahtenden, wobei sehr oft die Glühlampe infolge des unvermeidlichen Herumwerfens zu Bruch ging.

Von der Firma Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Fabrik Frankfurt a M., wird neuerdings eine durch zwei deutsche Reichspatente geschützte Prüflampe „Patent Proksch", kurz „Proksch-Lampe" genannt, auf den Markt gebracht, die diesem gerade in der gegenwärtigen Zeit empfindlichen Uebelstand abhilft, indem die beiden in einem Sockel aus Isoliermaterial sitzenden, gesicherten Röhren-Glühlampen einmal durch einen Schutzmantel aus gelochtem Blech und sodann durch federnde Anordnung gegen Fall und Stoss völlig geschützt sind. Neben diesem Vorzug der Unverwüstlichkeit gegenüber dem bisherigen primitiven Hilfsmittel darf noch auf die handliche, flache Form und die leichte Zerlegbarkeit der Proksch-Lampe hingewiesen werden. Ein am Schutzmantel vorgesehener Haken ermöglicht ausserdem die Aufhängung der Proksch-Lampe im Knopfloch, am Gurt, an der Wand usw., so dass beide Hände zur Führung der Kontaktstifte frei sind (s. Abbildung). Die Proksch-Lampe wird je nach Bedarf entsprechend ihrem Verwendungszweck mit zwei Glühlampen von 110 oder 220 Volt für Anlagen von 110, 220 und 440 Volt Spannung geliefert. Für Anlagen von 660 Volt Spannung befindet sich eine Proksch-Lampe in Vorbereitung, ebenso eine Konstruktion mit Umschaltung, die für mehrere Spannungsbereiche verwendet werden kann.

9te Kriegsanleihe

5% Deutsche Reichsanleihe
4½% Deutsche Reichsschatzanweisungen
auslosbar mit 110% bis 120%.

Zur Bestreitung der durch den Krieg erwachsenen Ausgaben werden weitere 5% Schuldverschreibungen des Reichs und 4½% Reichsschatzanweisungen hiermit zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Das Reich darf die Schuldverschreibungen frühestens zum 1. Oktober 1924 kündigen und kann daher auch ihren Zinsfuß vorher nicht herabsetzen. Sollte das Reich nach diesem Zeitpunkt eine Ermäßigung des Zinsfußes beabsichtigen, so muß es die Schuldverschreibungen kündigen und den Inhabern die Rückzahlung zum vollen Nennwert anbieten. Das gleiche gilt auch hinsichtlich der früheren Anleihen. Die Inhaber können über die Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen wie über jedes andere Wertpapier jederzeit (durch Verkauf, Verpfändung usw.) verfügen.

Die Bestimmungen über die Schuldverschreibungen finden auf die Schuldbuchforderungen entsprechende Anwendung.

BEDINGUNGEN:

1. Annahmestellen.

Zeichnungsstelle ist die Reichsbank. Zeichnungen werden **von Montag, den 23. September, bis Mittwoch, den 23. Oktober 1918, mittags 1 Uhr** bei dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin (Postscheckkonto Berlin Nr. 99) und bei allen Zweiganstalten der Reichsbank mit Kasseneinrichtung entgegengenommen. Die Zeichnungen können auch durch Vermittlung der Preußischen Staatsbank (Königl. Seehandlung), der Preußischen Central-Genossenschaftskasse in Berlin, der Königlichen Hauptbank in Nürnberg und ihrer Zweiganstalten sowie sämtlicher Banken, Bankiers und ihrer Filialen, sämtlicher öffentlichen Sparkassen und ihrer Verbände, jeder Lebensversicherungsgesellschaft, jeder Kreditgenossenschaft und jeder Postanstalt erfolgen. Wegen der Postzeichnungen siehe Ziffer 7.

Zeichnungsscheine sind bei allen vorgenannten Stellen zu haben. Die Zeichnungen können aber auch ohne Verwendung von Zeichnungsscheinen brieflich erfolgen.

2. Einteilung. Zinsenlauf.

Die Schuldverschreibungen sind in Stücken zu 20000, 10000, 5000, 2000, 1000, 500, 200 und 100 Mark mit Zinsscheinen, zahlbar am 1. April und 1. Oktober jedes Jahres, ausgefertigt. Der Zinsenlauf beginnt am 1. April 1919, der erste Zinsschein ist am 1. Oktober 1919 fällig.

Die Schatzanweisungen sind in Gruppen eingeteilt und in Stücken zu 20000, 10000, 5000, 2000, 1000 und 500 Mark mit Zinsscheinen, zahlbar am 2. Januar und 1. Juli jedes Jahres, ausgefertigt. Der Zinsenlauf beginnt am 1. Januar 1919, der erste Zinsschein ist am 1. Juli 1919 fällig. Welcher Gruppe die einzelne Schatzanweisung angehört, ist aus ihrem Text ersichtlich.

3. Einlösung der Schatzanweisungen.

Die Schatzanweisungen werden zur Einlösung in Gruppen im Januar und Juli jedes Jahres, erstmals im Juli 1919, ausgelost und an dem auf die Auslosung folgenden 2. Januar oder 1. Juli mit 110 Mark für je 100 Mark Nennwert zurückgezahlt. Die Auslosung geschieht nach dem gleichen Plan und gleichzeitig mit den Schatzanweisungen der sechsten Kriegsanleihe. Die nach diesem Plan auf die Auslosungen im Januar und Juli 1918 und Januar 1919 entfallende Zahl von Gruppen der neuen Schatzanweisungen wird jedoch erst im Juli 1919 mit ausgelost.

Die nicht ausgelosten Schatzanweisungen sind seitens des Reichs bis zum 1. Juli 1927 unkündbar. Frühestens auf diesen Zeitpunkt ist das Reich berechtigt, sie zur Rückzahlung zum Nennwert zu kündigen, jedoch dürfen die Inhaber alsdann statt der Barrückzahlung 4%ige, bei der ferneren Auslosung mit 115 Mark für je 100 Mark Nennwert rückzahlbare, im übrigen den gleichen Tilgungsbedingungen unterliegende Schatzanweisungen fordern. Frühestens 10 Jahre nach der ersten Kündigung ist das Reich wieder berechtigt, die dann noch unverlosten Schatzanweisungen zur Rückzahlung zum Nennwert zu kündigen, jedoch dürfen alsdann die Inhaber statt der Barzahlung 3½%ige mit 120 Mark für je 100 Mark Nennwert rückzahlbare, im übrigen den gleichen Tilgungsbedingungen unterliegende Schatzanweisungen fordern. Eine weitere Kündigung ist nicht zulässig. Die Kündigungen müssen spätestens sechs Monate vor der Rückzahlung und dürfen nur auf einen Zinstermin erfolgen.

Für die Verzinsung der Schatzanweisungen und ihre Tilgung durch Auslosung werden — von der verstärkten Auslosung im ersten

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Fortsetzung von der vorigen Seite.

Auslosungstermin (vgl. Abs. 1) abgesehen — jährlich 5 % vom Nennwert ihres ursprünglichen Betrages aufgewendet. Die ersparten Zinsen von den ausgelosten Schatzanweisungen werden zur Einlösung mitverwendet. Die auf Grund der Kündigungen vom Reiche zum Nennwert zurückgezahlten Schatzanweisungen nehmen für Rechnung des Reichs weiterhin an der Verzinsung und Auslosung teil.

Am 1. Juli 1967 werden die bis dahin etwa nicht ausgelosten Schatzanweisungen mit dem alsdann für die Rückzahlung der ausgelosten Schatzanweisungen maßgebenden Betrage (110 %, 115 % oder 120 %) zurückgezahlt.

4. Zeichnungspreis.

Der Zeichnungspreis beträgt:

für die 5 % Reichsanleihe, wenn Stücke verlangt werden 98,— M,
„ „ 5 % „ wenn Eintragung in das Reichsschuldbuch mit Sperre bis zum 15. Oktober 1919 beantragt wird . . . 97,80 Mark,
„ „ $4\frac{1}{2}$ % Reichsschatzanweisungen . . . 98,— Mark

für je 100 Mark Nennwert unter Verrechnung der üblichen Stückzinsen.

5. Zuteilung. Stückelung.

Die Zuteilung findet tunlichst bald nach dem Zeichnungsschluß statt. Die bis zur Zuteilung schon bezahlten Beträge gelten als voll zugeteilt. Im übrigen entscheidet die Zeichnungsstelle über die Höhe der Zuteilung. Besondere Wünsche wegen der Stückelung sind in dem dafür vorgesehenen Raum auf der Vorderseite des Zeichnungsscheines anzugeben. Werden derartige Wünsche nicht zum Ausdruck gebracht, so wird die Stückelung von den Vermittlungsstellen nach ihrem Ermessen vorgenommen. Späteren Anträgen auf Abänderung der Stückelung kann nicht stattgegeben werden.*

Zu allen Schatzanweisungen sowohl wie zu den Stücken der Reichsanleihe von 1000 Mark und mehr werden auf Antrag vom Reichsbank-Direktorium ausgestellte Zwischenscheine ausgegeben, über deren Umtausch in endgültige Stücke das Erforderliche später öffentlich bekanntgemacht wird. Die Stücke der Reichsanleihe unter 1000 Mark, zu denen Zwischenscheine nicht vorgesehen sind, werden mit möglichster Beschleunigung fertiggestellt und voraussichtlich im April n. J. ausgegeben werden.

Wünschen Zeichner von Stücken der 5 % Reichsanleihe unter 1000 Mark ihre bereits bezahlten, aber noch nicht gelieferten kleinen Stücke bei einer Darlehnskasse des Reichs zu beleihen, so können sie die Ausfertigung besonderer Zwischenscheine zwecks Verpfändung bei der Darlehnskasse beantragen; die Anträge sind an die Stelle zu richten bei der die Zeichnung erfolgt ist. Diese Zwischenscheine werden nicht an die Zeichner und Vermittlungsstellen ausgehändigt, sondern von der Reichsbank unmittelbar der Darlehnskasse übergeben.

6. Einzahlungen.

Die Zeichner können die gezeichneten Beträge vom 30. September d. J. an voll bezahlen. Die Verzinsung etwa schon vor diesem Tage bezahlter Beträge erfolgt gleichfalls erst vom 30. September ab.

Die Zeichner sind verpflichtet:

30 % des zugeteilten Betrages spätestens am 6. November d. J.,
20 % „ „ „ „ „ 3. Dezember „ „,
25 % „ „ „ „ „ 9. Januar n. „,
25 % „ „ „ „ „ 6. Februar „ „

zu bezahlen. Frühere Teilzahlungen sind zulässig, jedoch nur in runden durch 100 teilbaren Beträgen des Nennwerts. Auch auf die kleinen Zeichnungen sind Teilzahlungen jederzeit, indes nur in runden durch 100 teilbaren Beträgen des Nennwerts gestattet; doch braucht die Zahlung erst geleistet zu werden, wenn die Summe der fällig gewordenen Teilbeträge wenigstens 100 Mark ergibt.

Die Zahlung hat bei derselben Stelle zu erfolgen, bei der die Zeichnung angemeldet worden ist.

Die zur Rückzahlung am 1. Oktober d. J. gezogenen Mark 200 000 000 5 % Reichsschatzanweisungen von 1914 (I. Kriegsanleihe) Serie VI werden bei der Begleichung zugeteilter Kriegsanleihen zum Nennwert in Zahlung genommen. Den Zeichnern werden auf die mit diesen Schatzanweisungen zu begleichenden neuen Anleihen, je nachdem sie Reichsanleihe oder Reichsschatzanweisungen gezeichnet haben, 5 % Stückzinsen für 180 Tage oder $4\frac{1}{2}$ % Stückzinsen für 90 Tage vergütet. Die 5 % Reichschatzanweisungen sind mit Zinsscheinen, die am 1. April 1919 fällig sind, einzureichen.

Die im Laufe befindlichen unverzinslichen Schatzscheine des Reichs werden — unter Abzug von 5 % Diskont vom Zahlungstage, frühestens vom 30. September ab, bis zum Tage ihrer Fälligkeit — in Zahlung genommen.

7. Postzeichnungen.

Die Postanstalten nehmen nur Zeichnungen auf die 5 % Reichsanleihe entgegen. Auf diese Zeichnungen kann die Vollzahlung am 30. September, sie muß aber spätestens am 6. November geleistet werden. Auf bis zum 30. September geleistete Vollzahlungen werden Zinsen für 180 Tage, auf alle anderen Vollzahlungen bis zum 6. November, auch wenn sie vor diesem Tage geleistet werden, Zinsen für 144 Tage vergütet.

8. Umtausch.

Den Zeichnern neuer $4\frac{1}{2}$ % Schatzanweisungen ist es gestattet, daneben Schuldverschreibungen der früheren Kriegsanleihen und Schatzanweisungen der I., II., IV. und V. Kriegsanleihe in neue $4\frac{1}{2}$ % Schatzanweisungen umzutauschen, jedoch kann jeder Zeichner höchstens doppelt so viel alte Anleihen (nach dem Nennwert) zum Umtausch anmelden, wie er neue Schatzanweisungen gezeichnet hat. Die Umtauschanträge sind innerhalb der Zeichnungsfrist bei derjenigen Zeichnungs- oder Vermittlungsstelle, bei der die Schatzanweisungen gezeichnet worden sind, zu stellen. Die alten Stücke sind bis zum 21. Dezember 1918 bei der genannten Stelle einzureichen. Die Einreicher der Umtauschstücke erhalten auf Antrag zunächst Zwischenscheine zu den neuen Schatzanweisungen.

Die 5 % Schuldverschreibungen aller vorangegangenen Kriegsanleihen werden ohne Aufgeld gegen die neuen Schatzanweisungen umgetauscht. Die Einlieferer von 5 % Schatzanweisungen erhalten eine Vergütung von Mark 2,25 für je 100 Mark Nennwert. Die Einlieferer von $4\frac{1}{2}$ % Schatzanweisungen der vierten und fünften Kriegsanleihe haben Mark 2,50 für je 100 Mark Nennwert zuzuzahlen.

Die mit Januar/Juli-Zinsen ausgestatteten Stücke sind mit Zinsscheinen, die am 1. Juli 1919 fällig sind, die mit April/Oktober-Zinsen ausgestatteten Stücke mit Zinsscheinen, die am 1. April 1919 fällig sind, einzureichen. Der Umtausch erfolgt mit Wirkung vom 1. Januar 1919, so daß die Einlieferer von April/Oktober-Stücken auf ihre alten Anleihen Stückzinsen für $\frac{1}{4}$ Jahr vergütet erhalten.

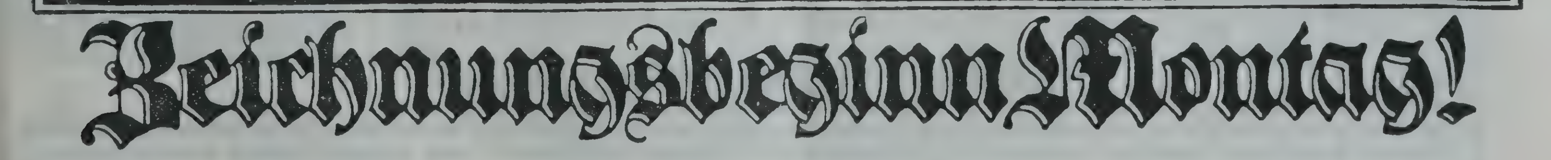
Sollen Schuldbuchforderungen zum Umtausch verwendet werden, so ist zuvor ein Antrag auf Ausreichung von Schuldverschreibungen an die Reichsschuldenverwaltung (Berlin SW 68, Oranienstr. 92-94) zu richten. Der Antrag muß einen auf den Umtausch hinweisenden Vermerk enthalten und spätestens bis zum 13. November d. J. bei der Reichsschuldenverwaltung eingehen. Daraufhin werden Schuldverschreibungen, die nur für den Umtausch in Reichsschatzanweisungen geeignet sind, ohne Zinsscheinbogen ausgereicht. Für die Ausreichung werden Gebühren nicht erhoben. Eine Zeichnungssperre steht dem Umtausch nicht entgegen. Die Schuldverschreibungen sind bis zum 21. Dezember 1918 bei den in Absatz 1 genannten Zeichnungs- oder Vermittlungsstellen einzureichen.

*Die zugeteilten Stücke sämtlicher Kriegsanleihen werden auf Antrag der Zeichner von dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin nach Maßgabe seiner für die Niederlegung geltenden Bedingungen bis zum 1. Oktober 1920 vollständig kostenfrei aufbewahrt und verwaltet. Eine Sperre wird durch diese Niederlegung nicht bedingt; der Zeichner kann sein Depot jederzeit — auch vor Ablauf dieser Frist — zurücknehmen. Die von dem Kontor für Wertpapiere ausgefertigten Depotscheine werden von den Darlehnskassen wie die Wertpapiere selbst beliehen.

Berlin, im September 1918.

Reichsbank-Direktorium.

Havenstein. v. Grimm.



XXV. Jahrgang 1918
Heft 19/20
Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Abrüstung und Aufgaben der Binnenschiffahrt

Von Geh. Reg.-Rat Professor Flamm (Charlottenburg)

Zu den wichtigsten, aber auch schwierigsten Aufgaben, die unsere Regierung in den nächsten Monaten zu lösen haben wird, gehört zweifellos die Sorge für die aus dem Felde zurückkehrenden Truppen. Wenn man bedenkt, welche riesigen Menschenmengen während nahezu 4½ Jahren dort draußen tätig und des geordneten bürgerlichen Berufs entfremdet waren, und wenn man sich vergegenwärtigt, daß alle diese Millionen in verhältnismäßig kurzer Zeit in das Vaterland zurückkehren werden und nun darauf angewiesen sind, ihrem Erwerb wieder nachzugehen, so ergibt sich ohne weiteres die kaum in ihrer Tragweite genügend hoch zu bewertende Notwendigkeit, unter den ungünstigen Verhältnissen unseres Vaterlandes diejenigen Arbeitsgelegenheiten zu schaffen, die nicht nur den heimkehrenden Kriegern Beschäftigung, sondern auch unter Berücksichtigung der großen Teuerung ausreichenden Verdienst gewähren können.

Darüber ist wohl niemand im Zweifel, daß es unmöglich ist, diese Menschenmengen sich selbst zu überlassen und ohne Erwerb vor ein Nichts zu stellen; heftigste Unruhen, schwerste Ausschreitungen würden mit Sicherheit die Folge sein.

Aus diesen kurzen Erwägungen heraus ergibt sich, daß nicht nur der Staat, sondern auch die Gemeinden bei der Lösung dieser für das Bestehen des Reiches unendlich wichtigen Frage großzügig, rasch und entschlossen eingreifen müssen. Wenn wir auch eine unendliche Schuldenlast schon heute auf unseren Schultern ruhen haben, so hilft das alles nichts, wir müssen sofort Gelder bereitstellen, um Arbeiten möglich zu machen, durch die große Menschenmengen beschäftigt werden können. Hierbei indessen ist ebenso wichtig die Entscheidung darüber, welche Art von Arbeiten in Angriff genommen werden soll, und da gilt es in erster Linie, die Lösung nur solcher Aufgaben anzufassen, die unserem Lande nach jeder Richtung hin denkbar großen finanziellen und wirtschaftlichen Nutzen zu bringen geeignet sind In allererster Reihe steht hier zweifellos das Transportwesen; sowohl Bahnen wie auch Schiffe müssen teils wiederhergestellt, teils neu gebaut werden. Heute wissen wir noch nicht, welche Bedingungen die Feinde im kommenden Frieden uns auferlegen. Es ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß man uns auch noch einen Teil der im Lande befindlichen Handelsflotte nehmen wird, und dann tritt um so intensiver für Deutschland die Notwendigkeit in den Vordergrund, den uns fast gänzlich fehlenden Schiffsraum wieder neu zu schaffen. Das bezieht sich nicht nur auf den Seeschiffbau, sondern auch auf den Binnenschiffbau. Zweifellos muß der Staat dafür Sorge tragen, daß unsere Werften denkbar intensiv mit Neubau, Umbau und Reparatur beschäftigt werden. Es wird dabei nicht allein damit zu rechnen sein, die bestehenden Werften mit Aufträgen zu versorgen, sondern es wird sich nicht umgehen lassen — wenn auch nur für eine Reihe von Jahren —, so doch schon möglichst gleich eine Anzahl von neuen Werften mit Staatsmitteln in das Leben zu rufen, die ihrerseits, kaufmännisch geleitet, an der Beseitigung des Schiffsraummangels mitarbeiten und Arbeitskräfte beschäftigen. Es kann, ebenso wie im Kriege viele Betriebe nur für die Dauer des Krieges geschaffen worden sind, auch bei derartigen neuen Werftanlagen damit gerechnet werden, daß dieselben nach einer kürzeren oder längeren Reihe von Jahren wieder eingehen; es sei denn, daß sie ihre Lebensfähigkeit dargetan haben und von Aktiengesellschaften übernommen und in Zukunft weitergeführt werden. Jedenfalls ist feststehend, daß der Bau von Schiffen und die Ausführung von Reparaturen eine Tätigkeit sind, in der das staatliche Geld so

günstig wie nur möglich zur Anlage gelangt, und deshalb sollte man nach dieser Richtung hin energisch vorgehen. So sind beispielsweise am Rhein die vorhandenen Werften in keiner Weise ausreichend. Es lässt sich sehr gut dort noch eine Werft, beispielsweise in Neuß, anlegen, die nicht nur große Reparaturen übernehmen und Binnenschiffe bauen könnte, sondern auch durchaus befähigt wäre, Seeschiffbau mit Fahrzeugen bis zu 6000 und 7000 t Tragfähigkeit zu treiben. Die Wasserstände des Rheins unterhalb Neuß während der letzten 16 Jahre zeigen, daß nur an ganz wenigen Tagen der Tiefgang unter 3 m lag; in sehr umfassendem Umfang übersteigt der Wasserstand diese Tiefe, und so ist es zweifellos möglich, auch dort in Neuß einen brauchbaren Seeschiffbau zu treiben und dadurch Arbeitskräfte zu binden. Das Kapital, das in derartigen Unternehmungen vom Staate angelegt wird, ist sicherlich nicht verloren und um so weniger verloren, wenn es gleichzeitig dazu beiträgt, den heimkehrenden Kriegern Arbeitsgelegenheit zu geben.

Aber auch noch nach anderer Richtung hin bietet die Binnenschiffahrt gewaltige Arbeitsmöglichkeiten: Arbeitsmöglichkeiten, in denen Hunderttausende von Menschen beschäftigt werden können. Es ist bekannt, daß der Ausbau des Mittellandkanals eine der wichtigsten Aufgaben Preußens und des Reiches überhaupt ist. Freilich gehen die Meinungen über die zweckmäßigste Linienführung zurzeit noch auseinander, aber die Regierung hat in den letzten zehn Jahren genügend Zeit und Gelegenheit gehabt, sich mit der Frage der zweckmäßigsten Fortführung des Mittellandkanals zu beschäftigen. Hier sollte man nun, ohne auf kleine Sonderinteressen Rücksicht zu nehmen, frei von jedem bureaukratischen Gedanken, das große Ziel voranstellen, eine Verbindung der östlichen und westlichen Wasserstraßen herbeizuführen und eine Linienführung zu wählen, die nicht nur dem großen Durchgangsverkehr, sondern auch berechtigten kleineren Interessen dient. Beim Ausbau des Mittellandkanals lassen sich unschwer gewaltige Arbeitermengen gut unterbringen; die Schaffung des Kanals liegt in eminenter Weise im Landesinteresse, ist von denkbar größtem Nutzen. Das in ihr angelegte Kapital kommt reichlich zur Verzinsung, vorausgesetzt, dass der Kanal selbst in vernünftiger und nicht bureaukratisch engherziger Weise im Betrieb gehalten wird. Viel Zeit zur Ueberlegung und zum Erwägen ist natürlich heute nicht gegeben. Hier heißt es, vom hohen Standpunkt aus die Frage anfassen und entscheiden und dann sofort mit den Bauarbeiten derart zu beginnen, dass recht viel Arbeitskräfte dabei beschäftigt werden können. England und besonders Amerika haben uns in diesem Kriege zur Genüge bewiesen, welchen gar nicht mehr einzuholenden Nutzen und Vorsprung eine großzügige Anordnung öffentlicher Arbeiten im Gefolge hat. Wir haben leider viel zu sehr unter den verderblichen Wirkungen eines von kleinem Horizont begrenzten Bureaukratismus gelebt. Beschränkte Ressortinteressen, Wünsche irgendwelcher eng begrenzter Kreise dürfen nicht mehr in den Vordergrund treten; das Ziel allein muß im Auge behalten sein, und alles, was auf dieses Ziel hinführt, muß im freiesten Spiel der Kräfte vom Staate aus gefördert und unterstützt werden. Das gilt auch für den Kanalbau. Daß jede Linienführung, die gewählt wird, die Vertreter der beiden anderen Richtungen zur Kritik und zum Beschwerdeführen veranlassen wird, ist klar. Es erscheint ganz unmöglich, eine Linie so zu wählen, dass alle die tausend Einzelinteressen gleichmäßig befriedigende Berücksichtigung finden. Ueber diese Dinge muß man aber hinwegschreiten. Maßgebend ist in erster Linie die Schaffung großer Arbeitsgelegenheiten; maßgebend ist ferner die Errichtung von Bauwerken, die dem Lande dauernd Nutzen bringen; maßgebend ist schließlich die Verhütung schwerer Gefährdung des Landes durch Beseitigung der Ursachen zu Unruhen. Wenn auch andere Fachkreise auf ihren Gebieten ähnliche Vorschläge zu machen imstande sind — und besonders trifft das zu bei den Verkehrsmitteln der Eisenbahn —, dann ergibt sich, dass durch ein treues Zusammenstehen von Staat, Gemeinden, Arbeitgebern und Arbeitnehmern unserem Lande die so dringend notwendige Hilfe für die allernächste Zeit geboten werden kann. Hoffen wir, daß nach dieser Richtung hin die schwere Zeit genügend tatkräftige Männer in den leitenden Stellen aufzuweisen hat!

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

In der „Magdeburgischen Zeitung“ finden wir folgende Nachricht:

„Da der Bau des Mittellandkanals so bald als möglich durchgeführt werden muß, ist jede Zersplitterung der Kräfte von größtem Nachteil. Da Magdeburg zweifellos eine bedeutende Rolle im zukünftigen Wasserstraßennetz Mitteldeutschlands spielen wird, ist hier vor einiger Zeit eine Organisation unter dem Namen „Mitteldeutsche Wasserstraßen-Vereinigung“ ins Leben gerufen worden, die es sich zur Aufgabe macht, alle widerstrebenden Interessen zum Besten des großen Problems zu vereinigen und die baldmöglichste Durchführung zunächst des Mittellandkanalprojektes anzustreben. Magdeburg ist infolge seiner zentralen Lage und ferner als bedeutendes Zentrum für Handel und Industrie sehr gut dazu geeignet, einer Bestrebung dieser Art, welche um der Sache willen bestehende Differenzen auszugleichen sucht, als Boden zu dienen. Die Mitteldeutsche Wasserstraßen-Vereinigung weist heute bereits eine große Zahl von Mitgliedern aller Richtungen auf. Das breite Interesse, welches die Vereinigung im ganzen mitteldeutschen Verkehrsgebiet findet, führt ihr von Tag zu Tag neue Vorkämpfer für eine einheitliche, zweckdienliche Durchführung der jetzigen und zukünftigen Wasserstraßenprojekte zu, so daß die Organisation voraussichtlich in absehbarer Zeit als berufenes Sprachorgan der Interessentenkreise von allen Stellen Anerkennung finden wird, was um der im Interesse unseres Vaterlandes liegenden Tendenz willen nur zu begrüßen sein wird.“

Die Tendenz dieser Vereinigung ist, das kann man ohne weiteres anerkennen, durchaus löblich. Der Kampf um die verschiedenen Kanallinien ist noch immer ein Kampf der Interessenten gewesen, und wer sich der aufgeregten Sitzungen unseres Zentralvereins aus der Zeit erinnert, wo es sich beim Großschiffahrtweg Berlin—Stettin um die Frage der Ost- oder Westlinie handelte, der wird nur aufrichtige Freude darüber empfinden, wenn die Anhänger der verschiedenen Richtungen sich auf einer mittleren Linie einigen. Indessen glauben wir, daß dies auch im Rahmen des Zentralvereins möglich gewesen wäre und fernerhin sein wird, zumal diejenigen Kreise, die sich auf eine mittlere Linie durchaus nicht einigen zu können glauben, doch immer anderweit Anschluß suchen werden.

In der gegenwärtigen Zeit hat auch die Binnenschiffahrt ihre Versorgungsfragen. Nehmen wir zunächst die Versorgung der Arbeitskräfte mit Lebensmitteln, so ist ja in dieser Hinsicht festzustellen, daß die Binnenschiffer sich nicht schlechter stehen als die Bevölkerung im allgemeinen. Sie bekommen sogar noch einige hundert Gramm Brot mehr als die gewöhnlichen Sterblichen. Sie sind aber von der Schwerstarbeiterzulage ausgeschlossen, die bekanntlich nur den in der Rüstungsindustrie tätigen Arbeitern und den vor Feuer arbeitenden Leuten zuteil wird, also den Maschinisten und Heizern, die mit 3300 Gramm Brot 900 Gramm mehr bekommen als die auf Deck tätigen Mannschaften. Nun vollzieht sich aber die Arbeit der Decksmannschaften während des ganzen Tages im Freien, sie sind allen Unbilden der Witterung ausgesetzt, gleichviel, ob sie auf Dampfer oder Kahn arbeiten, und sie müssen sowohl während der Fahrt als auch beim Ein- und Ausladen mindestens so schwere Arbeit leisten wie die anderen Kräfte, zumal verschiedentlich die Bemannungsziffer herabgesetzt ist.

Obgleich nun nach amtlichen Bescheiden es ausgeschlossen sein soll, daß den Binnenschiffern die Schwerstarbeiterzulage gewährt wird, wäre es doch sehr angebracht, diese Möglichkeit nochmals zu untersuchen, schon um die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt für Demobilisierung und Uebergangswirtschaft zu erhalten und noch zu heben. Eine andere Frage ist die der Versorgung mit Leuchtstoffen. Hier darf man anerkennen, daß die Verwaltung ständig bemüht ist, den allerdringlichsten Bedarf zur Beleuchtung der Signallaternen und auch der Maschinenräume sicherzustellen, was ihr bisher auch noch immer gelungen ist. Allerdings werden auch in Zukunft die Schwierigkeiten zur Beschaffung des Petroleums nicht gering sein, und so wird man in allen Kreisen bemüht sein müssen, allergrößte Sparsamkeit obwalten zu lassen, namentlich aber Abgabe und Verbrauch scharf zu überwachen, um nicht strenge Maßnahmen heraufzubeschwören. Seit 20. Oktober 1918 ist übrigens auch der Höchstpreis für Petroleum heraufgesetzt; er beträgt im Großverkauf ab Lager 40 Mark für 100 Kilogramm, im Kleinverkauf ab Lager oder Laden 45 Pfennig für je 1 Liter.

*

Von großem Interesse für weite Kreise ist augenblicklich auch die Frage der Bewertung des Schiffsmaterials. Die Minderbeschäftigung der Binnenschiffahrt in den ersten Kriegsjahren hat es mit sich gebracht, daß eine ganze Menge hölzernen Schiffsraums aus der Verwendungsmöglichkeit ausgeschieden ist. Dazu kam die Unmöglichkeit, neue Binnenschiffe zu bauen, als der Bedarf daran größer wurde. So ergab sich, daß ferner unter der Einwirkung der wesentlich gestiegenen Preise der Materialien die Schiffswerte sich erhöhten, und zwar für eiserne Schleppkähne im allgemeinen wohl um 50 bis 75 Prozent. Durch die in den Preislisten der Schiffsverkäufer enthaltenen Angaben wird dies belegt. Allerdings wird man bezweifeln dürfen, ob die gestiegenen Werte, die zum großen Teil lediglich Konjunkturwerte darstellen, auf die Dauer beizubehalten sind. Vorläufig legt man sie ja den Berechnungen zugrunde, und so ist zum Beispiel teilweise, um wechselnde Taxen Sachverständiger zu ersparen, für die Feststellung des Beitragswertes des Schiffes zu den Kosten der großen Haverei folgendes Verfahren gewählt worden: Zum Erbauungswert werden 40 Prozent zugeschlagen und dann vom Gesamtwert für jedes Benutzungsjahr 3 Prozent abgezogen. Man behauptet, hierdurch den gegenwärtigen Wert einigermaßen zuverlässig ermitteln zu können. Besonders bemerkenswert erscheinen auch die Verhandlungen über den Erwerb des Betriebes der Hafendampfschiffahrt-Aktien-Gesellschaft in Hamburg durch den dortigen Staat. Die amtliche Taxe der Schiffe durch einen Sachverständigen lautete auf 10 300 000 Mark gegen 3 600 000 Mark Friedenswert. Der Staat wollte von den 1800 Aktien 1620 zum Kurse von 320 Prozent erwerben, die Bürgerschaft hat dies aber nicht genehmigt, sondern ihren Ausschuß beauftragt, einen anderen Modus für den Erwerb des Unternehmens zu finden. Am 23. Oktober hat nun auf erneuten Antrag ihres Ausschusses die Bürgerschaft beschlossen und den Senat ersucht, es mit zugenehmigen, daß das dem Vorsitzenden des bürgerschaftlichen Ausschusses vom Syndikus der Hafendampfschiffahrts-Gesellschaft unterm 16. Oktober 1918 übermittelte Angebot der Besitzer von über 900 Aktien auf Ankauf ihrer Aktien zum Kurse von 280 v. H., zuzüglich 5 v. H. auf den Nennwert für Kosten, vom Staat bis zum 31. Oktober 1918 angenommen werde und daß alle Aktien der Hafendampfschiffahrts-Gesellschaft, die bis zum 15. November 1918 der Finanzdeputation zu denselben Bedingungen zum Ankauf angedient werden, ebenfalls vom Staat angekauft werden, sowie daß die Finanzdeputation ermächtigt werde, den danach auszugebenden Betrag anzuleihen. Die Bürgerschaft drückte den Wunsch aus, daß auch solchen Aktionären, die die Andienungsfrist ohne ihr Verschulden insbesondere infolge der Kriegsverhältnisse nicht haben einhalten können, ihre Aktien innerhalb einer zu bestimmenden weiteren Frist zum gleichen Kurse von 280 v. H. zuzüglich 5 v. H. auf den Nennwert für Kosten abgenommen werden.

R. Huth.

Die Bauzeit des Großschiffahrtsweges Rhein—Neckar—Donau[1])

Von Baurat Böhmler, Direktor der Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim

Je länger der Krieg dauert, um so größer wird der Mangel an Rohstoffen aller Art, und zwar nicht nur in allen kriegführenden, sondern auch in den neutralen Ländern. Selbst diejenigen Staaten, welche trotz des Krieges Rohstoffe aus ihren Kolonien oder anderen überseeischen Ländern beziehen könnten, leiden empfindlichen Mangel und zehren ihre Vorräte auf, weil der Frachtraum immer mehr abnimmt und weil die Produktion der ganzen Welt infolge der Einstellung der Industrie auf Kriegslieferungen eingeschränkt worden ist. Deutschland, dessen Ueberseeverkehr vollständig unterbunden ist, hat bei seinem großen Verbrauch an Rohstoffen für die Kriegsindustrie insbesondere Bedürfnis nach Baumwolle, Wolle, Flachs, Hanf, Rohseide, Kautschuk und Guttapercha, nach verschiedenen Erzen, Petroleum, Kupfer, Nickel, nach Getreide, Häuten, Fellen, Bau- und Nutzholz. Den größten Teil dieser für unsere Volkswirtschaft unentbehrlichen Dinge haben wir vor dem Kriege aus den feindlichen Ländern bezogen.

Bis jetzt haben wir von unseren Vorräten gelebt; auch ist es der Tatkraft und dem Erfindergeist unserer Industrie gelungen, für die meisten dieser Rohstoffe Ersatz zu finden. Dies wird uns das Durchhalten ermöglichen, wenn auch die Verhältnisse sich immer schwieriger gestalten werden. Zum Wiederaufbau unserer Industrie und Volkswirtschaft jedoch sind die genannten Rohstoffe nicht zu entbehren.

Dürfen wir nun hoffen, nach Friedensschluß in absehbarer Zeit wieder in Besitz dieser unersetzlichen Rohstoffe zu kommen? Diese Frage muß mit einem glatten Nein beantwortet werden. Unsere Feinde, und insbesondere die Engländer, haben schon seit längerer Zeit begonnen, den Wirtschaftskrieg für die Zeit nach Friedensschluß vorzubereiten. Sie sind gegenwärtig besonders eifrig am Werk, um nach dem Krieg den deutschen Außenhandel und die Rohstoffeinfuhr nach Deutschland unmöglich zu machen. Sämtliche deutsche Handelsniederlassungen nicht nur in den feindlichen Ländern, sondern auch in den sogenannten neutralen, aber ententefreundlichen Ländern sind schon längst zerstört; sämtliche deutsche Handelsbeziehungen mit dem Ausland sind in feindlichem Besitz.

Diese planmäßige Vernichtung des deutschen Außenhandels würde schon genügen, um dem Wiederaufbau unserer Friedensindustrie nach dem Krieg die größten Schwierigkeiten zu bereiten. Durch das vollständige Abschneiden Deutschlands von den Rohstoffen der Welt soll aber die Wiedergeburt unserer Friedenswirtschaft schon im Keime erstickt werden.

Unsere Feinde haben in gegenseitigem Uebereinkommen Abmachungen über die Rohstoffverteilung in den von ihnen beherrschten Ländern getroffen und noch wirkungsvoller mit den einzelnen Besitzern der Rohstoffe langfristige Lieferungsverträge abgeschlossen; sie sind am Werke, diese Maßnahme in immer größerem Maßstab auch in sämtlichen neutralen Ländern durchzuführen. Selbst wenn auf diese Weise eine vollkommene Abschließung Deutschlands von den überseeischen Rohstoffen nicht erreicht werden kann, so darf nicht außer acht gelassen werden, daß aus dem vielleicht zur Verfügung bleibenden Restteil von Rohstoffen nicht bloß die Mittelmächte, sondern auch eine größere Anzahl neutraler Länder ihren Bedarf decken wollen, was einsetzenden scharfen Wettbewerb und unerhörte Preissteigerungen zur Folge haben wird. Der gleichzeitige Mangel an See- und Transportschiffen und die dadurch bewirkte Frachtraumnot wird die Schwierigkeiten bei der Erlangung der Rohstoffe noch vergrößern.

Es ist deshalb auch bei günstigem Friedensschluß mit der unabänderlichen Tatsache zu rechnen, daß der Wiederaufbau unserer Industrie nach dem Krieg nur sehr langsam, viel zu langsam erfolgen kann und daß Deutschland auf Jahre hinaus nicht die Möglichkeit finden wird, seinen Bedarf an ausländischen Nahrungsmitteln und Rohstoffen,

[1]) Dieser Aufsatz wurde vor Eintritt der letzten politischen Ereignisse geschrieben.

in gleichem Maß wie vor dem Krieg zu decken, was für den Fall erneuter Absperrung vom Seeverkehr mangelhafte Kriegsrüstung und sicheren Untergang Deutschlands zur Folge hätte.

Daß wir nach dem Krieg jemals wieder in die gleiche wirtschaftliche Abhängigkeit wie heute geraten können, ist ein unerträglicher Gedanke. Die Notwendigkeit erscheint unabweisbar, sich, wenn irgend möglich, die Beschaffung von Rohstoffen, auch noch in anderer Weise und auf anderem Wege, als er vor dem Krieg üblich war, zu sichern, und zwar auf einem solchen Wege, bei dem unsere Feinde außerstande sind, uns Hindernisse in den Weg zu legen.

Es lenkt sich der Blick nach dem Osten, der ohne Seeschiffahrt erreichbar ist. Südrußland kann uns Getreide, Hanf und Flachs, Häute, Felle und Petroleum in genügender Menge liefern, aus der Türkei könnte Baumwolle, Wolle und Südfrüchte, auf dem Balkan Holz, Kupfer, Felle und Häute gewonnen werden. In Persien könnte der Bezug von Tee, Tabak, Baumwolle, Wolle erschlossen werden. Wenn auch die Erschließung dieser Rohstoffe von der deutschen Industrie und mit deutschem Kapital teilweise erst durchgeführt werden müßte, so darf man wohl sagen:

Sobald es möglich wäre, die Rohstoffe des Ostens mit geringen Frachtkosten und unter Umgehung der Seeschiffahrt nach Deutschland zu bringen, so wäre für England und Amerika der Traum zu Ende, Deutschland im Wirtschaftskrieg jemals erdrosseln zu können.

Mit der Verfrachtung der Rohstoffe auf der Eisenbahn kann nicht gerechnet werden. Die wenigen vorhandenen Eisenbahnlinien sind nicht leistungsfähig genug, auch würden die Frachtkosten viel zu hoch sein; selbst bei stärkerem Ausbau des Eisenbahnnetzes blieb die gegenüber der Schiffahrt verhältnismäßig geringe Leistungsfähigkeit bestehen.

Wir haben nun in Deutschland eine völlig unversehrt gebliebene Binnenschiffahrtsflotte, die zu den größten Frachtleistungen fähig ist, die nach dem Krieg infolge des fehlenden Zubringers des Ueberseedienstes nicht mehr voll ausgenutzt werden kann, deren Frachtkosten sich nach dem Krieg nicht wesentlich erhöhen werden, weil ihre Anschaffung zu billigen Friedenspreisen erfolgt ist. Diese Binnenschiffahrtsflotte wird in Wettbewerb mit der Seeschiffahrt treten können, weil nach dem Krieg infolge des fehlenden Frachtraumes hohe Seefrachten zu erwarten sind und weil die notwendigen Schiffsneubauten mit ihren erheblich größeren Baukosten größere Abschreibungen erfordern werden.

Die Schiffe wären also da, um die Rohstoffe des Ostens zu holen. Der Wasserweg für den Ueberlandverkehr fehlt aber noch.

Vom Hauptsammelplatz der uns fehlenden Rohstoffe — vom Schwarzen Meer aus — ist die Donau nur bis zur Grenze des Deutschen Reiches, bis Passau, schiffbar, und zwar für größere Schiffe (bis zu 670 t Ladefähigkeit). Wenn auch die Möglichkeit eines Verkehrs von 1000- bis 1200-t-Schiffen wünschenswert wäre, so gestattet doch auch die geringere Schiffsgröße zunächst ausreichende Schiffahrtsleistungen; der Ausbau der Donau von Passau stromabwärts für die großen Schiffe wird das erstrebenswerte Ziel späterer Zeiten bilden müssen. Die Donau stromaufwärts Passau dagegen für 1200-t-Schiffe befahrbar zu machen, ist eine technische Aufgabe, die heute schon in bemerkenswert kurzer Zeit bewältigt werden könnte. Wenn dann die deutschen Ströme durch Schiffahrtskanäle mit der Donau verbunden würden, so wäre nicht nur die Versorgung Deutschlands mit den Rohstoffen des Ostens für alle Zeiten in vollkommenster Weise gewährleistet, sondern auch unser Außenhandel nach Südrußland, nach der Türkei und indirekt nach Persien mit billigen Wasserfrachten unter allen Umständen sichergestellt. Leider sind diese Kanäle nicht vorhanden, technisch möglich sind sie alle; alle können aber in den allernächsten Jahren wegen ihrer großen Baukosten und vor allem wegen der dazu erforderlichen großen Bauleistung nicht gebaut werden.

Jedoch würde auch ein einziger Großschiffahrtsweg schon ein wesentliches Hilfsmittel sein, um den drohenden Wirtschaftskrieg wenn nicht abzuwenden, so doch in seiner Wirkung so abzuschwächen, daß unsere Volkswirtschaft nicht dauernd Not leiden würde. Durchaus möglich ist es, einen dieser Schiffahrtskanäle auszubauen, und zwar in kürzester Bauzeit und mit erschwinglichen Baukosten. Da tritt nun die Frage auf, welche Flußverbindung der deutschen Volkswirtschaft den größten Nutzen bringen würde, in welcher Gegend Deutschlands das Bedürfnis nach den Rohstoffen des Ostens am größten ist und von wo aus als Gegenleistung die größte Ausfuhr nach dem Osten erwartet werden darf.

Als solche Gegend wird wohl in allererster Linie der Westen und Südwesten Deutschlands in Betracht kommen und der Rhein als derjenige Strom bezeichnet werden müssen, dessen Verbindung mit der Donau vor allen anderen deutschen Flüssen den größten Einfluß auf Deutschlands Volkswirtschaft ausüben wird. Die bedeutenden Nebenflüsse des Rheins, der Rhein selbst, die zahlreichen von ihm abzweigenden Kanäle und die deutsche Donau umfassen ein Wirtschaftsgebiet, das nahezu halb so groß als ganz Deutschland ist und das bei keinem anderen deutschen Fluß in gleicher Mächtigkeit anzutreffen ist.

Die Verbindung des Rheins mit der Donau wird demnach in erster Linie in Betracht zu ziehen sein. Für diese Verbindung sind bis jetzt zwei Möglichkeiten der Linienführung geprüft worden. Bayern baut schon seit langen Jahren den Main stufenweise als Großschiffahrtsstraße aus und wünscht die Verbindung des Main mit der Donau von Bamberg aus nach Steppberg durchzuführen. Baden, Hessen und Württemberg haben von diesem Wasserweg nur mittelbaren und geringfügigen Nutzen für ihre Industrie zu erwarten und wünschen, ohne Gegner der bayrischen Pläne zu sein, den Neckar von Mannheim über Heilbronn bis Plochingen schiffbar zu machen, um von dort aus durch einen Schiffahrtskanal die Donau bei Ulm zu erreichen. Diese Linienführung setzt voraus, daß die Donau von Passau bis Ulm, also quer durch ganz Bayern von Grenze zu Grenze auf 377 km Länge, schiffbar gemacht wird, während beim bayerischen Kanalplan die Schiffbarmachung der Donau nur bis Steppberg auf 284 km Länge notwendig wäre. Dieser scheinbare Vorzug der geringeren Länge wird aber dadurch wieder vollständig aufgehoben, daß die Verbindung der Donau zum Rhein von Steppberg aus über den Main erheblich länger ist als die Verbindung über den Neckar.

Die Länge des Wasserwegs über den Main beträgt nach den bisherigen Plänen von Mainz bis Steppberg 537 km, von Mainz bis Reichsgrenze 821 km und die noch auszubauende Wegstrecke von Aschaffenburg bis Reichsgrenze: 734 km. Dabei sind 71 Schleusenstufen zu überwinden.

Bei der Kanalführung über den Neckar dagegen ist von Mainz bis Steppberg mit nur 442 km und von Mainz bis Reichsgrenze mit nur 726 km Wegstrecke und 55 Schleusen zu rechnen, die noch auszubauende Wegstrecke: Mannheim—Reichsgrenze ist nur 654 km lang. Beim ersten Weg muß der Kanal allerdings nur eine Meereshöhe von + 410 m überschreiten, während beim Weg über den Neckar eine größte Höhe von + 569 m zu ersteigen ist.

Die Baukosten des Wasserweges für 1200 t-Schiffe betragen, zu Friedenspreisen berechnet, nach den verschiedenen öffentlich bekanntgegebenen rohen Schätzungen über den Main: von Mainz bis Donau Reichsgrenze: 650 Millionen Mark, über den Neckar: von Mainz bis Donau Reichsgrenze: 480 Millionen Mark.

Der Wasserweg über den Neckar ist also nicht nur um 95 km kürzer als der Weg über den Main, er kostet auch 170 Millionen Mark weniger, er ist somit die kürzeste und wirtschaftlichste Verbindung des Rheines mit der Donau, er hat außerdem den besonderen Vorzug, daß sämtliche süddeutschen Staaten Anlieger sind, daß sämtliche süddeutschen Staaten schätzbare Vorteile zu erwarten haben. Baden würde mit 90 km Länge, Hessen mit 74 km, Württemberg mit 178 km und Bayern mit 384 km Länge am Großschiffahrtsweg beteiligt sein. Bayern hätte den Vorzug der überwiegend größten Uferlänge.

Unter solchen Umständen sollte die Einigung sämtlicher Staaten über die Wegführung um so leichter zu erzielen sein, als die Baukosten unter der Beteiligung des Reiches gemeinsam getragen werden könnten. Daß die Zustimmung des Reiches zum Bau des Kanals um so sicherer erwartet werden könnte, je geringer die Baukosten sind und je kürzer die Bauzeit angesetzt werden kann, ist sicher.

Ob nun aber der kürzere oder der längere Weg die größte Aussicht hat, gewählt zu werden, als wichtigstes Ziel sollte immer vor Augen gehalten werden, daß der Entschluß zu bauen so rasch als möglich herbeigeführt werden muß. Je schneller der neue Wasserweg dem Schiffsverkehr dienen kann, desto größere Bedeutung wird er für Deutschland haben.

Die deutsche Bauindustrie ist leistungsfähig genug, um eine Bauzeit von weniger als fünf Jahren für den ganzen Weg gewährleisten zu können, selbst dann, wenn noch andere dringende Bauaufgaben anfallen sollten. Da die Hauptleistung dem deutschen Tiefbaugewerbe zufallen würde, soll dessen Leistungsfähigkeit näher untersucht werden.

Die meisten Tiefbauunternehmungen Deutschlands sind in der Tiefbauberufsgenossenschaft zu einem Verband mit Sonderzwecken zusammengeschlossen. Die Verzeichnisse dieser Genossenschaft enthalten die Löhne, die jährlich von den Tiefbauunternehmungen ausbezahlt werden. Danach haben im Jahre 1913 sämtliche Mitglieder dieser Tiefbauberufsgenossenschaft zusammen 264 Millionen Mark an Löhnen aufgewendet, in welcher Summe die im Ausland und in den deutschen Kolonien gezahlten Löhne nicht enthalten sind. Im gleichen Jahre sind gegen 100 Mitglieder aufgeführt, die mindestens 400 000 M Löhne pro Jahr bezahlten, darunter zahlreiche Unternehmungen, die ein Vielfaches dieser Summe aufgewendet haben.

Rechnet man mit 500 Millionen Mark Baukosten des Wasserweges, so sind in diesem Betrag etwa 200 Millionen Mark Löhne enthalten. Bei fünf Jahren Bauzeit müßten im Jahr 40 Millionen Mark Löhne aufgewendet werden. Auch wenn der unwahrscheinliche Fall eintreten würde, daß sofort nach dem Kriege das Tiefbaugewerbe in gleichem Umfang Beschäftigung fände wie im Jahre 1913, so könnte die Mehrleistung, die für den Ausbau des Wasserweges gefordert werden müßte, mit nur 15 % größerem Lohnaufwand leicht bewältigt werden. Wenn dabei die Wasserstraße von 654 km Baulänge in 100 Lose von je 6,54 km Länge und je 5 Millionen Mark Baukosten eingeteilt würde, so wären nicht nur mehr als 100 Unternehmer vorhanden, die ein solches Los mit einer jährlichen Lohnausgabe von ungefähr 400 000 M übernehmen


Übersichtskarte.
M. 1:800000.
Deutschland
Österreich
Bayern
Württemberg
Baden
Hessen
Rheinpfalz (Bayern)
Elsass
Lothringen
Luxemburg
Belgien
Frankreich
Schweiz
Leipzig
Dresden
Chemnitz
Weimar
Gotha
Rudolstadt
Meiningen
Fulda
Giessen
Siegen
Düsseldorf
Cöln
Coblenz
Trier
Luxemburg
Maastrich
Lüttich
Metz
Nancy
Epinal
Belfort
Besançon
Biel
Basel
Mülhausen
Colmar
Strassburg
Freiburg
Donaueschingen
Offenburg
Baden
Karlsruhe
Pforzheim
Stuttgart
Plochingen
Göppingen
Heidenheim
Geislingen
Brenz
Heilbronn
Heidelberg
Mannheim
Speyer
Ludwigshafen
Worms
Mainz
Bingen
Darmstadt
Hanau
Aschaffenburg
Wertheim
Würzburg
Schweinfurt
Bamberg
Bayreuth
Nürnberg
Amberg
Ansbach
Regensburg
Kelheim
Ingolstadt
Steppberg
Donauwörth
Augsburg
München
Landshut
Rosenheim
Kufstein
Innsbruck
Salzburg
Mühldorf
Linz
Ulm
Biberach
Ravensburg
Friedrichshafen
Lindau
Bregenz
Konstanz
Schaffhausen
Bodensee
Sigmaringen
Tübingen
Aalen
Hall
Eberbach
Mosbach
Kaiserslautern
Saarbrücken
Zürich
Rhein
Main
Neckar
Donau
Mosel
Isar
Lech
Ludwig-Kanal
Main-Donau-Kanal
Neckar-Donau-Kanal

könnten, sondern auch noch zahlreiche Gesellschaften, welche in der Lage wären, mehrere solcher Lose zugleich zur Durchführung zu bringen.

Da aber anzunehmen ist, daß die Beschäftigung des Tiefbaugewerbes nach dem Kriege wesentlich geringer sein wird als im Jahre 1913, so wird der Bau um so leichter bewältigt werden können und zugleich wirtschaftlichem Notstand abhelfen, drohende Arbeitslosigkeit verhindern, nicht nur der Zement- und Baumaterialienindustrie, sondern auch dem Maschinen- und Eisenbau hochwillkommene Aufträge bringen und so den Uebergang zur Friedenswirtschaft wesentlich erleichtern.

Während des Krieges noch zu bauen, würde großen Schwierigkeiten begegnen, weil die notwendigen Arbeitskräfte, die Baustoffe und auch die Baumaschinen kaum beschafft werden können. Um so rascher muß der Bau nach Friedensschluß in Angriff genommen werden.

Wenn dies möglich sein soll, so müssen noch während des Krieges die schwierigen Vorarbeiten erledigt werden. Diese Vorarbeiten, so umfangreich sie auch sein werden, während des Krieges durchzuführen, ist durchaus möglich.

Es ist möglich, die Entwürfe in allen Einzelheiten durchzuarbeiten und fertigzustellen, die Baumassen zu berechnen und Kostenanschläge auf Grund von Friedenspreisen aufzustellen.

Es ist möglich, die notwendigen Vorlagen an die Landtage und den Reichstag einzubringen, sowie die Baugelder bewilligen zu lassen.

Es ist möglich, sämtliche Geländeaufnahmen durchzuführen, Bodenuntersuchungen anzustellen, den erforderlichen Grund und Boden anzukaufen, die Absteckungsarbeiten einzuleiten und die Ausschreibungsbedingungen festzulegen.

Geschieht das alles noch während des Krieges, so kann die Bauzeit von fünf Jahren ohne Schwierigkeiten eingehalten und der Großschiffahrtsweg so frühzeitig dem Verkehr übergeben werden, daß er beim Aufbau der Friedenswirtschaft beträchtliche Dienste leisten kann. Wenn dann noch die übrigen deutschen Ströme an diesen Verkehrsweg angeschlossen werden, so wird dieses Netz von Schiffahrtskanälen es unseren Feinden für alle Zeiten unmöglich machen, Deutschland wieder in die gleiche Notlage wie heute zu bringen. Wir und unsere Nachkommen werden dann niemals mehr solche Entbehrungen wie heute zu ertragen haben. Die Zufuhr an Rohstoffen kann dann von keiner Seemacht mehr abgesperrt werden.

Der wesentliche Teil unseres Außenhandels wird auch bei vollkommendster Seesperre aufrecht erhalten werden können. Es erscheint demnach die Ausführung des Rhein-Donau-Kanals sofort nach Friedensschluß als ein Ziel von ungeheuerer Bedeutung, als ein Ziel, das keinerlei Uneinigkeit im deutschen Volke hervorrufen dürfte und nicht nur in sämtlichen süddeutschen Staaten, sondern auch in Preußen in gleichem Maße begrüßt werden sollte, um so mehr, als unsere Feinde der Verfolgung und Erreichung solchen Ziels nicht widerstreben könnten und den Glauben an eine wirtschaftliche Erdrosselung Deutschlands endgültig aufgeben müßten.

Rußland und seine Wasserstraßen

In Heft 23/24 Jahrgang 1917 unserer Zeitschrift haben wir eine Beschreibung der Wasserstraßen und ihres Verkehrs im Europäischen Rußland gebracht. Wenn wir diese Beschreibung heute auf die Wasserstraßen des Asiatischen Rußlands ausdehnen, so gibt uns Veranlassung dazu der Umstand, daß die derzeitige russische Regierung beabsichtigt, mit der Rücksicht darauf, daß sich die große sibirische Eisenbahn mehr und mehr außerstande zeigt, den an sie gestellten und zu stellenden Beförderungsanforderungen zu genügen, auf die sibirischen Wasserstraßen zurückzugreifen und sie den heutigen Verkehrsverhältnissen mehr anzupassen.

Nach den uns vorliegenden Nachweisungen des russischen Verkehrsministeriums bestehen die Binnenwasserstraßen des Asiatischen Rußlands aus 188 Flüssen mit einer Gesamtlänge von rund 118 000 km, 4 Seen mit einer Gesamtlänge (diese nach den Hauptschiffahrtslinien berechnet) von 1130 km und einem Kanal von 7½ km, zusammen 119 137½ km.

Hierin enthalten sind eigentliche Wasserstraßen, auf denen Schiffahrt oder Flößerei stattfindet, 88 365 km, die nach ihren Schiffahrtseigenschaften sich folgendermaßen verteilen: a) flößbare Wasserstraßen, auf denen nur Flößerei stattfindet, 38 027 km, b) schiffbare Wasserstraßen, auf denen Flößung in Wasserfahrzeugen stattfindet, 2320 km und c) Wasserstraßen, auf denen Schiffahrt in beiden Fahrtrichtungen stattfindet, 49 020 km oder zusammen 54 % der Gesamtstrecke der Wasserstraßen des Asiatischen Rußlands. Dampfschiffahrt findet auf einer Strecke von 36 800 km statt, Personendampfschiffahrt auf 21 900 km Länge.

Die größte Länge im Asiatischen Rußland haben die Binnenwasserstraßen des Küstengebiets des Nördlichen Ozeans mit 76 % der Gesamtlänge der Wasserstraßen; nach ihnen kommen die Wasserstraßen des Gebiets des Ochotskischen Meeres und der Tatarischen Meerenge mit 18 % und die Wasserstraßen aller anderen Meeresgebiete des Asiatischen Rußlands mit 6 % der Gesamtlänge.

Was die einzelnen Stromgebiete anlangt, so ist das größte das Obgebiet mit 32 % der Gesamtlänge des Wasserstraßennetzes des Asiatischen Rußlands; es folgt das Jenisseigebiet mit 22 %, das Amurgebiet mit 16 %, dasjenige der Lena mit 13 % und zum Schluß das der Amu-Darja mit 2 %.

Bezüglich der Verteilung der flöß- und schiffbaren Strecken in den einzelnen Stromgebieten ist zu bemerken, daß es im Obgebiet 11 940 km flößbarer und 16 230 km schiffbarer (in beiden Fahrtrichtungen), im Jenisseigebiet mit Einschluß des Baikalsees 10 880 km flößbarer und 8820 km schiffbarer Wasserstraßen gibt. Im Amurgebiet sind 6014 km flößbar und 8220 km schiffbar und im Amu-Darja-Gebiet nur 1550 km in beiden Fahrtrichtungen schiffbar. Ein sehr großes Stromgebiet bildet die Lena mit 2350 km flößbaren und 9100 km schiffbaren Wasserstraßen, die aber den Nachteil haben, wegen der nördlichen Lage nur kurze Zeit des Jahres für den Verkehr benutzbar zu sein.

Was den Dampfschiffahrtsverkehr anlangt, so wird derselbe betrieben auf dem Ob und seinen Nebenwasserstraßen auf 12 450 km Länge, auf dem Jenissei und Baikalsee auf 6000 km Länge, im Amurgebiet auf 7250 km, im Amu-Darja-Gebiet auf 1200 km und im Lenagebiet auf 7800 km Länge.

Künstliche Wasserstraßen, oder, wie es in Rußland genannt wird, Verbindungssysteme, d. h. Kanäle und mit Schleusen ausgestattete kanalisierte Flüsse, gibt es im Bereich der asiatischen Wasserstraßen nur in einer Länge von 159 km, nämlich das Ob-Jenissei-System, welches das Obgebiet mit dem des Jenissei verbindet.

Bezüglich des Aufgehens und Gefrierens der Wasserstraßen und der davon abhängigen Dauer der Schiffahrtsperiode sind die Stromgebiete des Asiatischen Rußlands noch übler dran als diejenigen des Europäischen Rußlands. Im Obgebiet dauert die Schiffahrt je nach der nördlicheren oder südlicheren Lage von Mitte April bis Mitte Oktober, also im Höchstfall 186 Tage, im Mündungsgebiet nur 144 Tage. Auf dem Irtysch, dem Hauptzufluß des Ob, dauert die Schiffahrt nur einige Tage länger. Auf dem Jenissei, von Krasnojarsk bis zur Mündung, findet das Aufgehen zwischen dem 1. Mai und dem 20. Juni und das Gefrieren zwischen dem 3. Oktober und 12. November statt. Die Schiffahrtsperiode dauert in den oberen Teilen des Jenissei gegen 6 Monate, in den mittleren Teilen gegen 5 Monate und an den unteren Teilen nur 3 bis 3½ Monate. Auf der Lena sind, wie bereits oben angedeutet, die Verhältnisse noch ungünstiger; hier hat die Schiffahrtsperiode nur eine Dauer von 3½ bis 5 Monaten.

Günstigere Schiffahrtsverhältnisse herrschen auf den Wasserstraßen des Amurgebiets. Auf dem Amur selbst dauert die Schiffahrt im Durchschnitt vom 1. Mai bis zum 20. Oktober, 172 Tage, bei der Stadt Blagoweschtschensk zwischen dem 27. April und dem 12. Oktober, 168 Tage, bei der Stadt Chabarowsk zwischen dem 17. April und dem 17. Oktober, 183 Tage. Auf den Zuflüssen des Amur dauert die Schiffahrtsperiode: auf der Schilka und der Argun 5 bis 5½ Monate, auf der Seja gegen 5 Monate und auf dem Ussuri 6 bis 7 Monate.

Bezüglich des Bestandes der vorhandenen Fluß-, Kanal- und Binnenseeschiffe im Asiatischen Rußland hat im Jahre 1896 eine Gesamtaufnahme stattgefunden, die nach den Ergebnissen des Jahres 1900 ergänzt worden ist. Nach dieser Aufnahme zählte man in den Stromgebieten von Ob, Amur, Jenissei, Lena und Amu-Darja 339 Dampfschiffe, die zusammen eine Tragfähigkeit von 282 900 t und einen Gesamtwert von 43 294 500 M hatten. Die Mannschaft dieser Dampfer betrug insgesamt 6654 Mann.

Nach ihren Gattungen verteilten sich diese Dampfer etwas anders als im Europäischen Rußland. Es gab hier eine sehr kleine Anzahl von Personendampfern (13), dafür 60 Personengüterdampfer, wogegen im Europäischen Rußland diese Zahlen fast gleich sind. Wie auch im Europäischen Rußland sind die Schleppdampfer am stärksten vertreten (206), unter denen es 84 Personenschleppdampfer gab. Güterdampfer gab es im ganzen nur 9, dagegen gibt es eine verhältnismäßig große Anzahl von Dienstdampfern, nämlich 47.

Was die Verteilung der Dampfer auf die einzelnen Stromgebiete anlangt, so hat das Amurgebiet die größte Anzahl von Dampfern, nämlich 163, es folgt das Obgebiet mit 132 Dampfern. In den anderen Stromgebieten nimmt die Zahl der Dampfer sehr schnell ab; es finden sich im Jenisseigebiet mit dem Baikalsee nur 25 Dampfer, im Lenagebiet 15 und im Amu-Darja-Gebiet nur 4 Dampfer.

Die Anzahl der Segelschiffe hat nach den letzten Feststellungen betragen 1033 mit einer Gesamttragfähigkeit von 457 890 t, einem Neubauwert von 21 687 075 M und einer Besatzung von 9063 Mann. Nach der Tragfähigkeit zerfallen diese Segelschiffe in folgende Gruppen: weniger als 82 t: 243 Fahrzeuge, 82 bis 164 t: 127, 164 bis 328 t: 139, 328 bis 500 t: 199, 500 bis 820 t: 146, und über 820 t: 162 Fahrzeuge. Im Vergleich mit dem Europäischen Rußland ist eine bedeutend größere mittlere Tragfähigkeit zu verzeichnen; während im Europäischen Rußland die Gruppen von 16 bis 163 t überwiegen, sind hier am stärksten die Schiffe

von mehr als 164 t vertreten. Wie wir zum Beginn unserer Mitteilung zum Ausdruck gebracht haben, sind wir zu dem Eingehen auf die vorstehenden Darlegungen dadurch veranlaßt, daß die derzeitige russische Regierung mit dem den gegenwärtigen Anforderungen entsprechenden Ausbau der Wasserstraßen des Asiatischen Rußlands umgeht. In der betreffenden Nachricht wird zum Schluß zum Ausdruck gebracht, daß bei diesem geplanten Ausbau große Schwierigkeiten bei der Beschaffung des notigen Schiffsmaterials erwachsen möchten. Wir können uns zu diesem Punkte auf eine frühere Mitteilung beziehen, wonach auf einer Werft im Königreich Sachsen gebaute Tankschiffe auf dem Wasserwege nach Rußland und durch die Newa und Wolga nach dem Kaspischen Meere geschafft worden sind. Was damals gegangen ist, muß auch heute gehen, und der Weg von der Wolga nach den sibirischen Wasserstraßen ist zwar noch nicht ausgebaut, aber immerhin schon so weit vorbereitet, daß die Möglichkeit seines Ausbaus in ernsthafte Erwägung genommen ist. Wir nehmen hierzu Bezug auf einen Aufsatz in Heft 7/8 des vorigen Jahres, Seite 65: Der Plan einer Kanalverbindung zwischen den europäischen und sibirischen Strömen, von Dr. R. Hennig. Düsing.

Eisenbahnen und Wasserstraßen

(Zuschriften an die Schriftleitung)

Das Juni-Heft 1918 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" bringt eine von Dr. Grotewold stammende Kritik meiner Ausführungen über die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für den mitteleuropäischen Verkehr. Sie enthält einige Angriffe, die nicht ohne Erwiderung bleiben können.

Ich hatte ohne jede Voreingenommenheit eine zeitgemäße Untersuchung darüber angestellt, welche Vorteile Flüsse und Kanäle dem Verkehr bieten und welche Nachteile ihnen anhaften. Dabei hat sich ergeben, daß Flüsse, soweit sie dem Güterverkehr überhaupt zu dienen vermögen, je nach ihrer Beschaffenheit mehr oder weniger großen wirtschaftlichen Wert haben, da die Kosten der Erhaltung und Verbesserung der Flußläufe die finanzielle Leistungsfähigkeit der Staaten, die sie durchfließen, verhältnismäßig wenig in Anspruch zu nehmen pflegen. Bei den Kanälen mußte ich auf Grund der damit gemachten Erfahrungen feststellen, daß nur breite Kanäle von entsprechendem Tiefgang und einer verhältnismäßig geringen Zahl von Schleusen als wertvolle Verkehrswege angesehen werden können, daß die Herstellung derselben aber in der Regel Kosten verursacht, die nicht immer im richtigen Verhältnis zu ihrem wirtschaftlichen Nutzen stehen. Das sind aber wohl unanfechtbare Binsenwahrheiten.

Nun wird mir Unkenntnis der Sachlage und ein engherziger Standpunkt vorgeworfen. Ich werde als Feind der Wasserstraßen bezeichnet. Manche Sätze meines Artikels werden in einer Form wiedergegeben, die fast das Gegenteil des wirklich Gesagten zum Ausdurck bringt. Es mag sein, daß der Grund dafür in einer undeutlichen Ausdrucksweise meinerseits zu suchen ist.

Ich muß nun zunächst einige wesentliche Hauptpunkte berühren. Meine angebliche Unkenntnis der wirtschaftlichen und Betriebsverhältnisse der Wasserstraßen wird durch den Hinweis darauf zu begründen versucht, daß ich Eisenbahntarifmann sei. Nun sind aber die Tarifleute der Eisenbahnen deren Kommerzialisten und müssen sich als solche mit dem Wesen und der Leistungsfähigkeit sämtlicher Wettbewerbswege, also auch der Wasserstraßen, genau vertraut machen. Die in langer Dienstzeit erworbenen einschlägigen Kenntnisse befähigen also den in leitender Stellung gewesenen Eisenbahntarifmann, wenn er diesen Namen überhaupt verdient, sehr wohl, auch in wirtschaftlichen Fragen des Wasserstraßenverkehrs ein Urteil abzugeben, das Beachtung verdient.

Wenn nun meine Ausführungen nur als ein „Angstschrei eines Eisenbahners gegenüber des ihm unheimlich werdenden Wettbewerbes der Wasserstraßen" bezeichnet werden, so muß ich demgegenüber feststellen, daß ich schon mehrere Jahre im Ruhestande lebe, keinerlei Interesse daran habe, ob der Verkehr durch Eisenbahnen oder durch Wasserstraßen bedient wird, und daß mich nur der Wunsch beseelt, die Allgemeinwirtschaft blühen zu sehen. Engherzige Standpunkte haben mir von jeher widerstrebt.

Jeder unbefangene Leser meines Artikels muß auch wohl die Ueberzeugung bekommen haben, daß ich nicht den Standpunkt der Eisenbahn, sondern jenen der Volkswirtschaft vertreten habe, der fordert, daß jede Ausgabe für einen Verkehrsweg im richtigen Verhältnis zum Wert desselben und zur finanziellen Leistungsfähigkeit der betreffenden Gemeinschaft stehen muß.

Ein großer Teil der Ausführungen Dr. Grotewolds wendet sich nun gegen meine Bemerkung, daß für den Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen nebst dem motorischen auch noch der Antrieb mittels Rudern und Segeln in Frage komme.

Diese Bemerkung dient ihm insbesondere als Beweis für meine angebliche Unkenntnis der Verhältnisse und für Anschauungen, die aus dem 18. Jahrhundert stammen sollen. Eine solche Ansicht wäre nur dann erklärlich, wenn von der Annahme ausgegangen wurde, daß ich die Anwendung des Ruderantriebs bei einem Teil der großen Schleppkähne im Auge gehabt habe. Das ist natürlich nicht der Fall gewesen. Die Ruderschiffahrt mußte nur deshalb erwähnt — nicht als besonders bedeutender Faktor bezeichnet! — werden, weil sie insbesondere dem Nahverkehr in kleinen Fahrzeugen nicht unbedeutende Dienste leistet. Wenn ich der Segelschiffahrt auf den Binnenwasserstraßen eine besondere Bedeutung beimesse, so ist dies durch die wichtige Rolle begründet, die dem Segel, und zwar nicht nur als „Unterstützung des Schleppdampfers oder zur Erleichterung des Manövrierens", sondern auch als Antriebsmittel, insbesondere zur Beschleunigung der Stromfahrt, auf Flüssen und nicht nur auf den holländischen Wasserstraßen, sondern auch auf den unteren Strecken des Rheines, der Weser, der Elbe und der Oder zukommt. Sind doch auf diesen Wasserwegen viele selbständig fahrende Frachtkähne mit Segeleinrichtung versehen. So war es wenigstens noch vor wenigen Jahren. Ich kann daher nicht glauben, daß in dieser kurzen Zeit eine so gewaltige Aenderung der Verhältnisse vor sich gegangen sein soll, wie Dr. Grotewold glauben machen will. Für die Beurteilung des Wertes der verschiedenen Verkehrsmittel ist eben nicht allein die Frage entscheidend, welches derselben den größten Teil des Verkehrs bewältigt.

Dr. Grotewold bemerkt dann, daß ich die Vorteile, die schiffbare Flüsse dem Verkehr „unter Umständen", wie er meint, bieten, zwar anerkenne, aber der Hauptsache nach auf das Vorhandensein günstiger Umstände, wie z. B. geringe Strömung, beschränke. Durch diese Form der Wiedergabe meiner Ausführungen wird ihnen aber ein Sinn unterschoben, den sie gar nicht hatten. Das Wesen meiner Ausführungen ging doch nur dahin festzustellen, daß Flüsse mit günstigen Stromverhältnissen dem Verkehr bessere Dienste leisten als andere. Und das ist doch wohl unbestreitbar.

Bei den Kanälen soll ich zu dem Ergebnis gekommen sein, daß hier das Fehlen der Strömung ein noch viel größerer Uebelstand sei, während ich doch nur festgestellt habe, daß hier sowohl die Vorteile als auch die Nachteile einer Strömung wegfallen.

Daß der Wasserstand der Kanäle bei anhaltend trockenem Wetter nicht sinke und bei anhaltend feuchtem nicht steige, ist wohl nicht nur mir allein neu. Daß eine Regulierung durch Staubecken eintrete, habe ich ja erwähnt.

Es wird mir auch vorgeworfen, daß ich wohl der riesigen Steigerung der Wasserfrachten, nicht aber des Umstandes Erwähnung getan habe, daß auch die Selbstkosten der Eisenbahnen eine Steigerung erfahren haben, die eine Erhöhung auch der Eisenbahntarife erforderlich macht. Auf das kommt es ja aber gar nicht an. Die Höhe der Eisenbahntarife wird, wenigstens in Deutschland, nicht einseitig nach den vorübergehend erhohten Selbstkosten, sondern ausschließlich von gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten aus bestimmt. Daher ist die Erhöhung der Gütertarife in Deutschland bisher auch nur auf etwa 25 % beschränkt geblieben. Das allein ist maßgebend. Es handelt sich hier eben nur um den von mir hervorgehobenen großen Unterschied zwischen der privatwirtschaftlichen Gestaltung der Tarife auf den Binnenwasserstraßen und der staatswirtschaftlichen Gestaltung derselben auf den meisten, wenn auch nicht auf allen Staatsbahnen.

Dr. Grotewold findet es auch sonderbar, daß den Kanälen zugemutet worden sein soll, den Auslandsverkehr zu fördern. Diese Behauptung findet sich aber in zahlreichen Zeitschriften. Sie weisen den Kanälen unter anderem im Verkehr Deutschlands mit dem Orient eine große Bedeutung zu.

Es wird auch angeführt, ich habe den Wechsel der Untiefenlagen und das Entstehen von Sandbänken in den Flüssen bemängelt. Dem wird beigefügt, ich möge mir wegen der Beseitigungsmöglichkeit dieser Nachteile z. B. die mit deutscher Gründlichkeit regulierte untere Weser ansehen. Nun habe ich diese Nachteile doch nicht bemängelt, sondern nur angeführt. Sie lassen sich auch keineswegs bei allen Strömen beseitigen. So würde z. B. die deutsche Gründlichkeit, die niemand höher schätzen kann als ich, bei der Donau eine harte Nuß zu knacken bekommen.

Wenn Dr. Grotewold am Schlusse seiner Ausführungen an mich die Frage richtet, ob Eisenbahnen und Schiffahrt sich nicht im Wege einer gemeinsamen Tarifpolitik einander in besserer Weise nützen könnten, statt sich wie bisher in scharfen Wettbewerbskämpfen zu schädigen, so kann ich diese Frage natürlich nur bejahen.

Ich muß aber beifügen, daß meines Wissens die in Mitteleuropa maßgebenden Staatsbahnen scharfe Kämpfe mit Wasserstraßen schon lange nicht mehr zu führen pflegen, weil sie zum vollständigen Ruin des volkswirtschaftlich wertvollen Binnenwasserstraßenverkehrs führen würden. Wo es die Verhältnisse notwendig machen, sind diese Kämpfe durch Verkehrskartelle ersetzt worden.

Zum Schlusse möchte ich noch den bescheidenen Wunsch zum Ausdruck bringen, daß bei künftigen Auseinandersetzungen über Verkehrsfragen von beiden Seiten stets volle Objektivität bewahrt werden möge! Mangel an solcher schadet einer Sache weit mehr, als sie ihr nutzen kann. Einen einseitigen Standpunkt würde ich auch bei den Eisenbahnen verurteilen. Emil Rank.

Gegen meine in der Juninummer unserer Zeitschrift erschienene Erwiderung auf die vorher in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" erhobenen Angriffe auf die heutige Wasserstraßenpolitik verteidigt sich in Vorstehendem deren Verfasser Emil Rank, indem er namentlich meinen Vorwurf mangelnder Einsicht in Schiffahrtssachen zurückzuweisen sucht, den ich in der durch seine Ausführungen gewonnenen Meinung gemacht, daß Rank zwar ein hervorragender Kenner von Eisenbahntarifen sei, daß aber Schiffahrtsfragen ihm anscheinend wesentlich ferner lägen. Er sucht in seinen vorstehenden Ausführungen nun verschiedene Punkte, die ich ihm vorgehalten habe, dadurch richtig zu stellen, daß er seinen Text etwas anders auslegt, als ich ihn verstanden habe, und wie Rank selbst zugibt, infolge seiner Ausdrucksweise auch wohl verstehen konnte oder mußte. Besonders unangenehm ist es ihm anscheinend gewesen, daß ich einige Male auf seine Eigenschaft als Eisenbahnfachmann und seinen dadurch gegebenen besonderen Standpunkt hingewiesen habe. Als Eisenbahnschriftsteller hat er sich durch vorzügliche Schriften über das Eisenbahntarifwesen einen Namen gemacht, aber auf der anderen Seite sind wir Schiffahrtsleute schon zu sehr daran gewöhnt, von den Eisenbahnern in der einseitigsten Weise angegriffen zu werden, als daß wir nicht rechtzeitig und gründlich eine Verteidigungsstellung dagegen einnehmen möchten, ohne damit dem persönlichen guten Glauben jener Gegner zu nahe treten zu wollen. Wenn Rank sagt, daß ihn nur der Wunsch beseelt, die allgemeine Wirtschaft blühen zu sehen, so ist das zwar gewiß anzuerkennen, aber es ist doch nur subjektiv richtig; die Dinge stellen sich oft doch ganz anders dar, je nachdem unter welchen Gesichtspunkten sie betrachtet werden. Es gibt z. B. Eisenbahner, die die Binnenschiffahrt aus dem Grunde bekämpfen, weil sie darin eine Gefahr erblicken, daß die Staatsfinanzen durch Ausfall in den Eisenbahneinnahmen geschädigt werden könnten, was vermieden werden müsse, selbst wenn das Gut auf dem Wasserwege wirtschaftlich günstiger befördert werden könne. Auf der anderen Seite erscheint die Binnenschiffahrt ihren Freunden schon aus dem Grunde wertvoll, weil sie einer so großen Zahl von Menschen Arbeit und Lebensmöglichkeiten gewährt (in Deutschland etwa 300 000 einschließlich Familienmitglieder). Daß man sich nun gegen einseitig erscheinende Auffassungen wendet, darüber darf sich Herr Rank, wenn er sich wirklich auf den objektiven Standpunkt stellen will, schließlich nicht wundern, und wenn man, wie gesagt, häufig ähnliche Angriffe zurückzuweisen hat, so wird man gegen die Eisenbahner mißtrauisch, wenn sie über Schiffahrtsfragen schreiben.

Die Einzelheiten meiner Erwiderung kann ich durchweg aufrecht erhalten. Wenn Rank heute sagt, daß der Segelschiffahrt auf den unteren Strecken der meisten deutschen Ströme noch eine gewisse Bedeutung zukomme, so ist ihm darauf entgegenzuhalten, daß es sich dann gewöhnlich nicht mehr um eigentliche Binnenschiffahrt, sondern um Küsten- und kleine Seeschiffahrt handelt. Wie wenig heute das Segel für die Binnenschiffahrt bedeutet, geht wohl am besten daraus hervor, daß aus kriegswirtschaftlichen Gründen die Segel beschlagnahmt werden konnten, gerade zu einer solchen Zeit, wo der Betrieb der Binnenschiffahrt aufs äußerste angespannt werden sollte, ohne daß dadurch eine wesentliche Betriebserschwerung veranlaßt worden wäre. — Das Ruder hat nun aber wirklich, auch im Nahverkehr, gar keine Bedeutung mehr, eher noch der Staken (Setzschifferei, z. B. auf den Moorkanälen Nordwestdeutschlands).

Was die Bedeutung von Kanälen für den Auslandsverkehr betrifft, so kommt dafür natürlich deren geographische Lage entscheidend in Frage. Trotz aller meiner Kanalfreundschaft kann ich aber nicht beistimmen, wenn von allzu eifrigen Kanalenthusiasten der Durchgangsverkehr Schwarzes Meer—Nordsee oder Ostsee vielfach in den Vordergrund ihrer Beweisführung zugunsten der Dnjepr- und Donaupläne gestellt wird. So was sieht auf der Karte wunderschön aus — in Wirklichkeit ist es aber damit doch ganz anders bestellt. Sobald ein Wettbewerb mit der Seeschiffahrt in Frage kommt, muß die Binnenschiffahrt meistens zurücktreten — die Eisenbahn muß das aber noch viel eher.

Was der Eisenbahn jedoch in vielen Fällen ein Uebergewicht gibt, das ist die Möglichkeit, mit der Schiene jedes Ziel erreichen zu können, während der Bau von Kanälen mehr vom Gelände abhängt und seiner Kostspieligkeit wegen bei kleinerem Verkehr und schwierigen Verhältnissen nicht überall da wirtschaftlich ist, wo sich ein Schienenweg vielleicht noch bezahlt macht. Jedenfalls ist ein Kanalbau aber da unbedingt erforderlich, wo es sich darum handelt, zwei oder mehrere große Stromgebiete über eine verhältnismäßig kurze Strecke hinweg miteinander zu verbinden, wie dies z. B. in Deutschland beim Mittellandkanal zwischen Magdeburg und Hannover der Fall ist. Solche Kanäle müssen gebaut werden — nicht um etwa Kohlen von Duisburg nach Königsberg oder Getreide in umgekehrter Richtung zu befördern, was zur See viel schneller und billiger geschehen kann, sondern um die dazwischen liegenden Gegenden wirtschaftlich zu erschließen und miteinander in Verbindung zu bringen, besonders aber um den Uebergang von Schiffen aus einem Stromgebiet ins andere zu ermöglichen.

Dem am Schlusse seiner Ausführungen ausgesprochenen Wunsche Ranks, die auch in Zukunft notwendigen und unvermeidlichen Auseinandersetzungen zwischen Eisenbahnern und Schiffahrtsleuten beiderseits in objektiver Weise vor sich gehen zu sehen, kann ich mich selbstverständlich nur anschließen — unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit. Dr. Grotewold.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Der Schiffsmietvertrag (Schluß.)

Zu den Pflichten des Vermieters gehört insbesondere die, dem Mieter den Gebrauch des vermieteten Schiffes während der Mietzeit zu gewähren (§ 535 BGB.). Unter Gebrauch im Sinne dieser Bestimmung ist der vertragsmäßige Gebrauch zu verstehen, so daß also im Zweifel Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte über den Umfang dieses Rechtes des Mieters entscheiden (§§ 157, 242 BGB.). Der Vermieter hat insbesondere also dem Mieter das Schiff in solchem Zustande zu übergeben bzw. zur Verfügung zu stellen, daß dieser in der Lage ist, es in der vertragsmäßigen Weise zu gebrauchen. In diesem Zustande eines vertragsmäßigen Gebrauches hat der Vermieter das Schiff auch während der Mietzeit zu erhalten (§ 536 BGB.). Der Vermieter hat also — selbstverständlich in Ermangelung anderer ausdrücklicher Bestimmungen des Mietvertrages, die zulässig sind, weil die gesetzlichen Bestimmungen abänderbar sind — alle zu dem Zwecke der Instandhaltung erforderlichen Handlungen, Reparaturen usw., auf seine Kosten vorzunehmen, falls nicht etwa die entstandenen Schäden usw. durch ein schuldhaftes Verhalten des Mieters verursacht worden sind; denn letzterenfalls hat selbstverständlich der Mieter die Reparaturen auf seine Kosten vornehmen zu lassen. Hat der Mieter die ihm an sich nicht zur Last fallenden Reparaturen auf eigene Kosten vornehmen lassen, so kann er von dem Vermieter Rückerstattung der hierzu aufgewendeten Geldbeträge verlangen. In der Praxis wird nach Inhalt des Schiffsmietvertrages die Unterhaltungspflicht des Schiffes regelmäßig dem Mieter auferlegt, sei es in vollem oder auch in beschränktem Umfange, was nach dem oben Gesagten zulässig ist. Als Ausnahme von der gesetzlichen Regel sind solche Vereinbarungen jedoch in Zweifelsfällen zugunsten des Mieters auszulegen, wobei allerdings zu beachten ist, daß auch in Zweifelsfällen der Mieter sich die durch die Reise regelmäßig stattfindende Abnutzung des Schiffes sich gefallen lassen und etwaige Reparaturkosten in dieser Beziehung allein zu tragen hat.

Bei zufälligem Untergang oder teilweiser zufälliger Gebrauchsunfähigkeit endigt der Mietvertrag, so daß also die Verpflichtung zur Gebrauchgewährung seitens des Vermieters dann erlischt. Ebenso können dem Vermieter nicht solche Reparaturen zugemutet werden, die beinahe einer völligen Neuherstellung des ganzen Schiffes gleichkommen. Die auf dem Schiffe etwa ruhenden Lasten — Zinsen der Schiffshypotheken usw. — hat gemäß § 546 BGB. der Vermieter zu tragen.

Der Vermieter hat in bestimmtem Umfange für etwaige Fehler und Mängel des vermieteten Schiffes einzustehen. Wenn nämlich das vermietete Schiff zur Zeit der Ueberlassung an den Mieter mit einem Fehler behaftet ist, der die Tauglichkeit des Schiffes zur Verwendung für die fragliche Fahrt aufhebt oder wenn im Laufe der Mietzeit ein solcher Fehler entsteht, so braucht nach § 537 BGB. der Mieter des Schiffes für die Zeit, während welcher die Tauglichkeit des Schiffes aufgehoben ist, keinen Mietzins zu zahlen und ist für die Zeit, während welcher die Tauglichkeit vermindert ist, nur zur Entrichtung eines dieser geminderten Tauglichkeit entsprechenden Teiles des Mietzinses verpflichtet. Einen Anhaltpunkt für die Berechnung des in diesem Falle angemessenen Mietzinses geben die §§ 472, 473 BGB., die zwar für den Kauf getroffen worden sind, aber gemäß § 537 für die Miete entsprechende Anwendung finden sollen. Der Mietzins ist also in dem Verhältnis herabzusetzen, in welchem zur Zeit der Vermietung der Wert des Schiffes in mangelfreiem zu dem wirklichen Wert gestanden haben würde. Fehler, die die Tauglichkeit des Schiffes aufheben, sind insbesondere fehlerhaft arbeitende Maschine, schlechte Steuerung, Leckage u. a. Statt der Befreiung von der Verpflichtung zur Zahlung des Mietzinses oder dessen Minderung kann der Mieter des Schiffes Schadensersatz wegen Nichterfüllung nach § 538 BGB. von dem Vermieter verlangen, wenn entweder ein Mangel der bezeichneten Art bei dem Abschluß des Vertrages vorhanden ist oder wenn ein solcher Mangel später infolge eines Umstandes entsteht, den der Vermieter zu vertreten hat, oder wenn der Vermieter mit der Beseitigung des Mangels in Verzug kommt. Im Falle des Verzuges — hierzu erforderlich ist Aufforderung des Mieters an den Vermieter unter Fristsetzung zur Beseitigung des Mangels — kann der Mieter gemäß § 538 Abs. 2 BGB. den Mangel auch selbst beseitigen und Ersatz der erforderlichen aufgewendeten Geldbeträge von dem Vermieter verlangen. Diese sämtlichen Rechte stehen dem Mieter jedoch nicht zu, wenn er bei Abschluß des Schiffsmietvertrages den Mangel des Schiffes kennt oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kennt, bzw. auch dann, wenn er das Schiff in Kenntnis dieses Mangels anstandslos in Gebrauch nimmt (§§ 539, 540 BGB.).

Da das Schiff rechtlich (wie auch tatsächlich) eine bewegliche Sache darstellt, so steht dem Vermieter wegen seiner Mietzinsforderungen ein Pfandrecht weder an den von dem Mieter auf das Schiff eingebrachten Sachen noch an der Ladung oder Fracht des Schiffes zu. Denn gemäß § 559 BGB. hat nur der Vermieter eines Grundstückes ein Pfandrecht an den eingebrachten Sachen des Mieters, wobei gemäß § 580 BGB. das gleiche für die Miete von Wohnräumen und anderen Räumen gilt. Als Wohnraum kann nun aber das Schiff seinem Gesamtcharakter nach nicht gelten, selbst wenn, wie regelmäßig, Kajüten usw. zur Bewohnung vorhanden sind; in diesem Falle haben letztere eben dem wirtschaftlichen Zwecke des Schiffes gegenüber, falls dieses Zwecken der Güterbeförderung dient, nur nebensächliche Bedeutung. Auch bei der Beratung des Bürgerlichen Gesetzbuches wurde es ausdrücklich abgelehnt, dem Vermieter einer Schiffswohnung dieses gesetzliche Pfandrecht des Vermieters sonstiger Wohnräume zu gewähren (Mot. I, Entw. S. 404). Allerdings kann dem Schiffsvermieter vertraglich von dem Mieter ein Pfandrecht an dessen in das Schiff eingebrachten Sachen eingeräumt werden, wie dies häufig praktisch durch Aufnahme einer entsprechenden Klausel des Mietvertrages stattfindet.

Zu den Pflichten des Mieters des Schiffes gehört in erster Linie die Pflicht zur Zahlung des Mietzinses entsprechend den hierüber vertraglich getroffenen Bestimmungen. Jedoch braucht der Mieter den Mietzins selbstverständlich nur dann zu zahlen, wenn der Vermieter ihm auch den Gebrauch des vermieteten Schiffes vertragsmäßig gewährt. Bemerkenswert ist noch, daß der Mietzins nicht geradezu unbedingt notwendigerweise stets in Geld zu bestehen braucht; es können vielmehr auch andere Gegenleistungen vereinbart werden, so z. B. Beförderung von Gütern des Vermieters. Ueber den Zeitpunkt der Fälligkeit des Mietzinses entscheiden grundsätzlich die hierüber getroffenen Vertragsbestimmungen. Erst in Ermangelung solcher greifen die gesetzlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs ein, so daß also in diesen Fällen der Mietzins am Ende der Mietzeit zu entrichten ist.

Nach der Bestimmung des § 552 BGB. wird der Mieter von der Entrichtung des Mietzinses nicht dadurch befreit, daß er das ihm vermietete Schiff aus einem in seiner Person liegenden Grunde nicht in Gebrauch nehmen kann. Ein solcher Grund ist insbesondere Krankheit, Unmöglichkeit, das Schiff zu bemannen oder zur Erhaltung des Transportgutes. In diesen Fällen ist es Sache des Mieters, sich durch Untervermietung des Schiffes zu sichern und gegen Schäden zu decken, wozu allerdings die Einwilligung des Vermieters erforderlich ist; wenn jedoch der Vermieter die Erlaubnis zur Untermiete ohne Grund verweigert, so kann der Mieter den Schiffsmietvertrag unter Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist kündigen. Vermietet der Vermieter das Schiff an eine andere Person, weil der Mieter am Gebrauch desselben verhindert ist, mit Einwilligung des Mieters, so muß sich der Vermieter die Vorteile, die er aus dieser zweiten Vermietung erzielt, auf den ihm von dem ersten Mieter zu zahlenden Mietzins anrechnen lassen (§ 552 BGB.), wobei aber eine Verpflichtung des Vermieters zu dieser zweiten Vermietung gesetzlich nicht besteht — vertraglich kann sie begründet werden —. Falls der Mieter des Schiffes mit der Zahlung des Mietzinses oder eines Teiles desselben während zweier aufeinander folgender Zinstermine im Rückstande bleibt, kann der Vermieter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist den Schiffsmietvertrag kündigen, ohne daß eine Mahnung erforderlich ist.

Weiter Verpflichtung des Mieters ist es, das Schiff in der nach dem Vertrage vorausgesetzten Weise oder innerhalb der üblichen Grenzen zu gebrauchen. Ob der Gebrauch ein unzulässiger ist, darüber entscheidet in erster Linie der Inhalt des Mietvertrages, in zweiter Linie der Zweck, zu welchem das Schiff gemietet wurde, worüber letzterenfalls die Verkehrssitte entscheidet. Wenn eine bestimmte Reiseroute oder ein bestimmtes Reiseziel vertraglich vereinbart worden ist, so darf der Mieter das Schiff nur für diese Zwecke benutzen. Eine Verletzung dieses Gebrauchszweckes ist es z. B., wenn der Mieter seine vollbeladene Schute statt auf einem Umweg durch einen sicheren Kanal über den sehr hochgehenden Fluß führt (Hans. Ger.-Ztg. 1901 Nr. 94, 1906 Nr. 44). Bei der Beladung ist jedenfalls immer der Tiefgang des Schiffes zu berücksichtigen, Schuten sind nachts ordnungsmäßig zu beaufsichtigen oder zu bewachen und an sicheren Plätzen anzulegen. Auch hat die Beladung selbst ordnungsmäßig zu erfolgen (Hans. Ger.-Ztg. 1906 Nr. 18, 54, 103, Hbl. 1907 Nr. 7 u. 70); Verschulden des Mieters ist jedoch stets erforderlich. Verletzt der Mieter diese ihm obliegenden Pflichten zum vertragsmäßigen Gebrauch, so kann der Vermieter zunächst abmahnen; setzt der Mieter ungeachtet der Mahnung den vertragswidrigen Gebrauch des Schiffes fort, so kann der Vermieter auf Unterlassung klagen (§ 550 BGB.). Werden durch einen solchen trotz der Abmahnung von dem Mieter fortgesetzten vertragswidrigen Gebrauch die Rechte des Vermieters erheblich verletzt oder wird das Schiff durch Vernachlässigung der dem Mieter obliegenden Sorgfaltspflicht erheblich gefährdet, so kann der Vermieter dem Mieter den Schiffsmietvertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gemäß § 553 BGB. kündigen.

Veränderungen oder Verschlechterungen des gemieteten Schiffes, die durch den vertragsmäßigen Gebrauch herbeigeführt werden, hat der Mieter desselben gemäß § 548 BGB. nicht zu vertreten, so z. B. Abnutzung des Schiffsanstriches oder der Schiffsmaschine.

Schließlich ist der Mieter des Schiffes gemäß § 556 BGB. verpflichtet, das gemietete Schiff dem Vermieter nach Beendigung des Mietverhältnisses zurückzugeben, wobei grundsätzlich naturgemäß Ort der Rückgabe derjenige ist, wo das Schiff dem Mieter vom Vermieter übergeben worden ist. Zeitpunkt der Rückgabe ist wie ersichtlich derjenige der Beendigung des Mietvertrages, also Ablauf desselben durch Eintritt des vereinbarten Endigungstermins oder durch Kündigung. Wenn der Mieter infolge von Hindernissen bei der Entlöschung das Schiff nicht rechtzeitig an den Vermieter zurückgeben kann, so hat er dem Vermieter selbstverständlich für den längeren Gebrauch den Mietzins weiter zu zahlen, wobei es belanglos ist, ob ihn ein Verschulden in dieser Hinsicht traf oder nicht. Gemäß § 547 BGB. ist der Vermieter verpflichtet, dem Mieter die auf dem Schiff gemachten notwendigen Verwendungen zu ersetzen, wobei sich die Verpflichtungen des Vermieters zum Ersatz sonstiger Verwendungen nach den Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag bestimmen. Wegen der notwendigen Verwendungen steht dem Mieter, da das Schiff eine bewegliche Sache ist, ein Zurückbehaltungsrecht an dem Schiff zu, wobei zu den notwendigen Verwendungen insbesondere alle zur Erhaltung des Schiffes notwendigen Reparaturen gehören.

Nach § 547 Abs. 2 BGB. ist der Mieter des Schiffes ferner berechtigt, eine Einrichtung, mit der er das Schiff versehen hat, wegzunehmen, so daß der Mieter des Schiffes also insbesondere die Schiffsausrüstung, falls er diese selbst gestellt und angebracht hat, von dem Schiff nach Beendigung des Mietverhältnisses wieder wegnehmen kann.

Sind Schäden an dem vermieteten Schiff durch ein Verschulden des Mieters — sei es Vorsatz oder Fahrlässigkeit — oder auch seiner Hilfspersonen entstanden, so haftet er dem Vermieter hierfür auf Schadensersatz. Der Vermieter hat in diesen Fällen in erster Linie Anspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes des Schiffes, kann also eine Geldentschädigung seitens des Mieters ablehnen. Zur Geldentschädigung ist der Mieter des Schiffes nur dann berechtigt, wenn die Herstellung des Schiffes in seinem früheren Zustande nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist (§ 251 BGB.). Anderseits hat der Vermieter einen unmittelbaren Anspruch auf Geldentschädigung — kann also die Wiederherstellung in Natur seitens des Mieters ablehnen —, wenn die Wiederherstellung nicht möglich oder zu seiner Entschädigung nicht genügend ist. Die Frage, ob der Mieter einer Schute, wenn er diese von einem ihm gehörigen Schleppdampfer schleppen läßt, sich dieses Schleppers als Erfüllungsgehilfen bedient und die gemietete Schute infolge ungeschickten Manövrierens des Schleppers eine Kollision erleidet, für diesen Schaden aus dem Mietvertrage haftet, ist teils verneint (Hans. Ger.-Ztg. Hbl. 1905 Nr. 14 und 38), teils bejaht worden (Hans. Ger.-Ztg. Hbl. 1907 Nr. 71). Die Frage dürfte zu bejahen sein, wenn den Personen des Schleppdampfers des Mieters bezüglich der Kollision ein Verschulden zur Last fällt, da dann gemäß § 278 BGB. dieses Verschulden seiner Hilfpersonen als eigenes Verschulden des Mieters gilt.

Die Ersatzansprüche des Vermieters wegen Veränderungen oder Verschlechterungen des vermieteten Schiffes verjähren in sechs Monaten, wobei die Verjährung mit dem Zeitpunkt beginnt, in welchem der Vermieter das Schiff von dem Mieter zurückerhält. Ebenso verjähren auch die Ansprüche des Mieters auf Ersatz von Verwendungen oder auf Gestattung der Wegnahme der von ihm gemachten Einrichtungen an dem Schiff in sechs Monaten, wobei der Beginn der Verjährung hier mit dem Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Mietvertrages zusammenfällt. Die Ansprüche des Vermieters auf rückständige Mietzinsen verjähren gemäß § 197 BGB. in vier Jahren, falls der Vermieter Schiffe gewerbsmäßig vermietet, bereits in zwei Jahren (§ 196 BGB.). Für die übrigen gegenseitigen Ansprüche von Vermieter und Mieter gilt im übrigen die gewöhnliche dreißigjährige Verjährungsfrist, so insbesondere für die erwähnten Schadensansprüche wegen schuldhaften Verhaltens.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Köln am Rhein.

Kleine Mitteilungen

Anlage von Talsperren als Flußregulierungsmittel im Interesse der Landeskultur. Unter dieser Ueberschrift hat letzthin das Zentralblatt der Bauverwaltung ein Gutachten der Königlichen Akademie des Bauwesens gebracht, auf das wir bei der Wichtigkeit der Talsperrenanlagen für die Fortführung des Mittellandkanals und die sonstigen vielfach in Aussicht genommenen Wasserstraßenverbindungen eingehen zu sollen glauben. Der Akademie sind zwei Fragen vorgelegt: 1. Ist die Anlage von Talsperren als Flußregulierungsmittel im Interesse der Landeskultur grundsätzlich zu empfehlen? 2. Stehen die Kostenaufwendungen nicht außer Verhältnis zu den zu erwartenden Vorteilen? — Die Frage zu 1 ist bejaht, soweit mit den Talsperren und den durch sie

aufgespeicherten Wassermengen den von ihnen abhängigen Flußläufen zur Erhaltung eines guten Wasserstandes das erforderliche Betriebswasser zugeführt und im Zusammenhange hiermit den durchströmten Geländeteilen das für das Wachstum der Pflanzen aller Art notwendige Grundwasser zu teil wird. Als ein weiterer Vorteil der Talsperren werden die Verhinderung von unzeitigen Ueberschwemmungen und Vorbeugung der durch Hochwasser hervorgerufenen Zerstörungen an den Stromläufen hervorgehoben. Als ein weiterer Vorzug muß das Festhalten von sonst ungenutzt abfließenden Wassermengen zur Gewinnung von Kraft für Licht- und andere industrielle Betriebe hinzugefügt werden. Wir wollen hier in der Hauptsache auf den Vorteil eingehen, den die Talsperren durch ihre Ansammlung von Wassermengen und ihre allmähliche Abführung dieser Mengen dahin ausüben, daß sie den Ausbau und die Unterhaltung unserer schiffbaren Flüsse wesentlich erleichtern und die dafür aufzuwendenden Kosten vermindern. Die sonst unregelmäßig abfließenden Hochwasser rufen erfahrungsgemäß Zerstörungen an den Ufern und den Stromregelungswerken hervor, verschieben die Sände in der Sohle der Flußläufe, gefährden die Deiche und verhindern je nach ihrer Gewalt und Andauer die Schiffahrt in der Ausübung ihres regelmäßigen Betriebes. All diesen Uebeln wird durch die Anlage von Talsperren vorgebeugt. Der gegen dieselben von manchen Seiten erhobene Einwand, daß sie neben ihren sonstigen Vorzügen den Nachteil einer Zurückhaltung der im Interesse der Landwirtschaft notwendigen Sinkstoffe mit sich führten, wird als nicht stichhaltig zurückgewiesen; es wird im Gegenteil zugunsten der Talsperren angeführt, daß sie mit den in den Gebirgstälern aufgespeicherten Wassermengen auch grobes Gerölle, Kies und Sand zurückhalten und damit den unterhalb gelegenen Geländegebieten vielmehr zum Vorteil gereichen. Die im Verhältnis dazu geringen Schlickmengen blieben gegenüber dem sich bald absetzenden Gerölle und Kies vielmehr länger in der Schwebe, kämen durch die Grundablässe zum Abfluß und gingen somit der Landwirtschaft nicht verloren. Zu der Frage 2 spricht sich das Gutachten dahin aus, daß die Frage der Kostenaufwendungen im Verhältnis zu den erreichten Vorteilen sich nicht allgemein, sondern nur von Fall zu Fall behandeln lasse. Neben den Vorzügen für bessere Schiffbarmachung und Erhaltung der Flüsse und für die landwirtschaftliche Benutzung der durchströmten Geländeteile hätten die Talsperren auch noch andere Aufgaben zu erfüllen, wie die Trinkwasserversorgung, die Erzeugung elektrischer Kraft usw. und gerade diese Vielseitigkeit der Aufgaben erleichtere die Wirtschaftlichkeit der Talsperren für die Schiffahrt und für die landwirtschaftlichen Zwecke. Düsing.

Kanalverbindung Ostsee—Schwarzes Meer. Diese in unserer Zeitschrift bereits mehrfach in früheren Jahren behandelte Frage ist neuerdings wiederum in den Vordergrund getreten und wird hoffentlich trotz der augenblicklichen besorgniserregenden Verhältnisse nach außen und im Inneren endlich zu einem guten Ausgange gebracht werden können. Die Vorteile einer derartigen den großen Umweg über das Mittelmeer, den Atlantischen Ozean, die Nord- und Ostsee ersparenden erheblich kürzeren und dadurch billigeren Wasserstraße springen zu klar ins Auge, um von ihr weiter Abstand nehmen zu sollen und zu können.

Wasserverbindungen zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer durch Rußland hindurch sind im Laufe der Jahrzehnte bereits mehrfach geplant gewesen, ausgehend von Cherson am Schwarzen Meer dem Dnjepr folgend nach St. Petersburg, desgleichen, aber nicht in St. Petersburg endend, sondern dem Laufe der Düna folgend nach Riga und endlich vom Dnjepr abbiegend, dem Laufe des Bug und der Weichsel folgend, nach Danzig. Die Linie nach Danzig hat man seinerzeit aufgegeben, weil dann der für Rußland und die Förderung seiner Handels- und Verkehrsbeziehungen bestimmte neue Wasserweg sein Ende in einem deutschen Hafen gefunden haben würde, was man vermeiden zu sollen glaubte. Von der Linie nach St. Petersburg hat man gleichfalls bei näherem Eingehen Abstand genommen, weil hierbei die klimatischen Verhältnisse — zu lange währende Unterbrechung des Schiffahrtsverkehrs durch Frost u. a. — ungünstig eingewirkt haben würden. Somit ist man neuerdings auf die Mittellinie Cherson—Riga zurückgekommen. Dem Vernehmen nach hat auch bereits ein Entwurf für diese Linie vorgelegt werden können, der aber über vorbereitende Arbeiten kaum hinausgekommen sein dürfte. Anregung zu unserer heutigen Mitteilung gibt eine von der Handelskammer Lübeck herausgegebene Denkschrift „Deutschlands Interesse an der Sicherstellung des Wasserstraßenbaues Ostsee—Schwarzes Meer (Riga—Cherson), deren Inhalt wir nach dem Wunsche der Herausgeberin allerdings heute auszugsweise wiederzugeben noch nicht ermächtigt sind. Ohne auf den oben erwähnten vorbereitenden Entwurf, welcher dem neuen Wasserweg bei niedrigstem Wasserstande eine Tiefe für Fahrzeuge von 1,85 m Tiefgang, bei höheren Wasserständen für Fahrzeuge von 3,0 m Tiefgang geben wollte, einzugehen, wollen wir heute nur im Anschluß an den vor einiger Zeit im Zentralblatt der Bauverwaltung vom Ministerialdirektor Sympher veröffentlichten Aufsatz hinweisen und uns dahin aussprechen, daß für eine derartige neue Wasserstraße die Abmessungen mindestens so gewählt werden sollten, daß sie für Fahrzeuge von 1000 bis 1200 t Tragfähigkeit genügen, d. h. daß bei einer Schiffsgröße von 80 m Länge, 9,2 m Breite einschließlich Steuerleisten und 2 m Tiefgang bei voller Ladung der Kanaldurchschnitt 33 m Breite im Wasserspiegel, 16 m Sohlenbreite, 3,5 m Wassertiefe in der Mitte, 3 m Wassertiefe von den Seiten und 80 qm wasserhaltenden Querschnitt erhält. Ueber den Kostenpunkt dieser neuen Wasserstraße liegen zurzeit noch keine sicheren und maßgebenden Angaben vor. Bei der Aufstellung des Entwurfs wird auch die Ausnutzung der Wasserkräfte, die in den Stromschnellen im unteren Lauf des Dnjepr liegen, eine nicht unbedeutende Rolle spielen, um Kraft für den Schiffahrtsverkehr und für industrielle und landwirtschaftliche Betriebe in den berührten Gebieten nutzbringend zu machen. Neben sonstigen diese neue Wasserstraße behandelnden Entwürfen hat, soweit uns bekannt, auch ein Regierungsentwurf mit einer Fahrwassertiefe von 2,25 m im Jahre 1914 vorgelegen, der indessen infolge des sehr bald ausbrechenden Krieges nicht sehr gefördert sein dürfte. Wir hoffen demnächst Näheres zur Sache bringen zu können. Düsing.

Gründung einer Eisenbeton-Schiffbau A.-G. in Deutschland. In Hamburg ist unter Uebernahme eines dort bestehenden kleinen Unternehmens die erste große deutsche Eisenbetongesellschaft unter der Firma „Eisenbeton-Schiffbau-A.-G." ins Leben getreten. Damit ist auch in Deutschland eine Schiffsbauweise Gegenstand einer besonderen Gesellschaft geworden, die in neutralen Ländern und in Feindesland bei dem ständig abnehmenden Schiffstonnenraum schon früher als bei uns in ihrer vollen Wichtigkeit erkannt worden sein mag. Die neue Schiffsbau-A.-G. befaßt sich mit dem Bau von Schiffen, Schwimmdocks und sonstigen Schwimmkörpern aus Eisenbeton. Die wirtschaftlichen und technischen Vorzüge dieser Bauweise sind schon durch zahlreiche Veröffentlichungen der letzten Zeit hinreichend bekannt, und es ist für die neue Gesellschaft unseres Wissens auch schon ein hinreichender Auftragsbestand gesichert. Neben Eisenbetonschiffen verschiedener Ausmessung für Staatsbehörden und Reedereien hat die Gesellschaft den Bau eines größeren Schwimmdocks für eine Werft in Eisenbetonkonstruktion übernommen. Das Aktienkapital beträgt eine Million Mark. Die Führung der Gesellschaft hat die bekannte Beton- und Eisenbetonunternehmung Wayß & Freytag A.-G. mit dem Zentralsitz in Neustadt a. d. Hardt übernommen. Der Vorstand der neuen Gesellschaft sind die Herren. Direktor Kielhöfer in Neustadt und Direktor Weidert in Berlin, während der Aufsichtsrat sich aus den Herren Generaldirektor Meyer, Marinebaurat Berghoff, Kaufmann Scharfstein, Direktor Zöllner und Direktor Dr. Freytag zusammensetzt. Die Eisenbeton-Schiffbau-A.-G. baut nach streng wissenschaftlichen Grundsätzen, wobei Vorsorge getroffen ist, daß Eisenbetonkonstrukteure und Schiffbauingenieure Hand in Hand arbeiten. Bei dem regen Interesse, das Staat und Reederkreise dem Eisenbetonschiffbau in steigendem Maße entgegenbringen, rechnet die Gesellschaft auf weitere lebhafte Beschäftigung.

An Stelle der bereits bestehenden kleinen Werft wird der Ausbau einer großen Werftanlage in Finkenwärder bei Hamburg in Angriff genommen.

Unter dem Namen „Bavaria", Schiffahrts- und Speditions-Act.-Ges." wurde hier, vorbehaltlich Genehmigung der zuständigen Landeszentralbehörde, am 28. September eine neue Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 Million Mark gegründet. Sitz der Gesellschaft ist Bamberg. In dem neuen Unternehmen vereinigen die Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß, Mannheim, die Muttergesellschaft der Bayrischen Rheinschiffahrtsgruppe, und die der Frankfurter Speditionsfirma Carl Presser & Co., G. m. b. H., gehörige Bavarialinie in Bamberg ihre Maininteressen, indem sie den beiderseitigen Mainschiffspark in einer einheitlichen Organisation zusammenfassen, auf die die bereits bestehenden beiderseitigen Speditions- und Umschlagsbetriebe in Aschaffenburg, Würzburg und Bamberg übergehen. Im Aschaffenburger Regiehafen wird alsbald mit der Errichtung einer Werft- und Umschlagsanlage großen Stils begonnen werden.

Die neue Gesellschaft verfügt über eine Mainflotte von 36 eigenen Schiffen, darunter 13 Motorschiffe mit einer Tragfähigkeit von 12 000 t. Die von der Bavarialinie bisher auf dem Main und dem Donau-Mainkanal unterhaltenen regelmäßigen Schiffsverbindungen werden von der neuen Gesellschaft in bedeutend erweitertem Umfange fort betrieben.

Die Bavaria Schiffahrts- und Speditions-Act.-Ges. wird Mitglied der Bayerischen Rheinschiffahrtsgruppe (Rhenaniakonzern), wodurch das Zusammenarbeiten zwischen den von diesen befahrenen Großschiffahrtsstraßen und dem Main sowie dem Donau-Mainkanal in erhöhtem Maße gewährleistet ist.

Die Leitung des neuen Unternehmens ist dem bisherigen Inhaber der Bavarialinie, Herrn Carl Presser, übertragen. Der erste Aufsichtsrat setzt sich aus folgenden Herren zusammen:

K. B. Hofrat Fritz Gutleben, Direktor der Bank für Handel und Industrie (Darmstädter Bank) Fil. München, Vorsitzender;
Oberbürgermeister Waechter, Bamberg, stellv. Vorsitzender;
Oberbürgermeister Adolf Waechter, Bamberg, stellvertretender Vorsitzender;
Schiffahrtsdirektor L. A. van Gunsteren jun., Rotterdam;
Kommerzienrat Max E. Gutmann, Bamberg;
Hermann Hecht, Generaldirektor der bayerischen Rheinschiffahrtsgruppe, Mannheim;
Jacob Hecht, Direktor der Allgemeinen Flußschiffahrts-Ges., A.-G., Antwerpen;
Schiffsreeder Philipp van't Hoff, Rotterdam;
K. B. Hofrat Heinrich Osel, Landtagsabgeordneter, München.

Die Speditionsfirma Carl Presser & Co., G. m. b. H. in Frankfurt a. M., an der die Rhenania Sped.-Ges. m. b. H. vorm. Leon Weiß, Mannheim, ebenfalls Interesse genommen hat, bleibt mit dem Sitze in Frankfurt a. M. in unveränderter Form bestehen; sie übernimmt die Vertretung der Interessen der bayerischen Rheinschiffahrtsgruppe in Frankfurt a. M.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat August 1918. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im August: Die Schiffahrt auf dem Neckar mußte fast durchweg des niederen Wasserstandes wegen eingestellt werden. Die Schiffer fahren zum Teil mit ihren Schiffen auf dem Rhein und die Arbeiter der Neckarschiffahrt finden zumeist auch auf dem Rhein, ferner in der Landwirtschaft und in Fabrikbetrieben lohnende Beschäftigung, da Arbeitsgelegenheit stets vorhanden ist.

Der Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bewegte sich auch im abgelaufenen Monat in denselben ruhigen Bahnen wie bisher. Im Talgeschäft sind hauptsächlich die Transporte von Brennmaterialien über die sächsischen Umschlagplätze und von Salz über die Mittelelbe von Bedeutung. Die Kohlenverschiffungen ab Böhmen sind nach wie vor unerheblich und erstrecken sich zum überwiegenden Teile auf Transporte nach sächsischen Stationen. In der Richtung zu Berg sind die Salztransporte von der Mittelelbe nach Böhmen bemerkenswert, während die Verschiffungen ab Hamburg nach wie vor belanglos sind. Der Wasserstand blieb während des ganzen Monats August trotz vielfacher Niederschläge andauernd niedrig; der höchste Stand am Dresdener Pegel Mitte August betrug —171 cm. Wenn auch durch den niedrigen Wasserstand der Schiffahrtsbetrieb erschwert wurde, so sind doch eigentliche Stockungen oder Störungen nicht vorgekommen.

Auf den Märkischen Wasserstraßen war der Verkehr im August meist mittleren Umfangs, nachdem der Kohlenversand aus Oberschlesien sich der Einwirkungen eines neuen Oderhochwassers wegen wenig regelmäßig gestaltete und auch die Förderungsverteilung auf die Menge der Kohlentransporte nicht ohne Einfluß blieb. Der Kohlentransport Hamburg—Mark war einigermaßen rege. Die Beschäftigung im Transport sonstiger Massengüter war nur wenig umfangreich. Immerhin sind schon an märkischen Mühlenplätzen verschiedene Getreidetransporte zur Einlagerung in Schiffsfahrzeugen gelangt, obgleich die Benutzung von Schiffsraum zu Lagerzwecken von behördlicher Genehmigung abhängig ist. Der Verkehr der regelmäßigen Eildampferlinien hatte in der letzten Zeit etwas weniger Beschäftigung aufzuweisen.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat September. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im September. Für die Rheinschiffahrt wird folgendes berichtet: Am Anfang des Berichtsmonats bestand Niedrigwasser, es war infolgedessen schnelle Abfertigung der Kähne in den Ruhrhäfen möglich. Es herrschte Mangel an Kähnen und Schleppkraft, so daß sich ein Steigen der Schlepplöhne und Frachten bemerkbar machte. Auch die Nachwirkungen der am 28. August aufgehobenen Bingerlochsperre hatten Einfluß auf diese Entwicklung. Gegen Mitte des Monats verschoben sich durch genügende Verbesserung des Wasserstandes die Verhältnisse; die Kähne konnten bei Straßburg vollständig ausgenutzt werden und es hielten sich dabei Frachten und Schlepplöhne auf angemessener Höhe. Die Schlepplöhne wurden ab 1. September durch Erhöhung der Boote-Kohlenpreise beeinflußt. Die lebhaften Zufuhren von den Zechen zu den Ruhrhäfen hielten weiterhin an und gestatteten einen sehr lebhaften Verkehr nach den oberrheinischen Umschlagsplätzen. In den letzten Tagen des Monats wurden die Zufuhren geringer und die Frachten und Schlepplöhne mußten weichen. Die Schiffahrt nach Basel war im September unbedeutend und dürfte wohl für dieses Jahr nicht wieder aufgenommen werden.

Für die Neckarschiffahrt kann über eine Verbesserung des Wasserstandes infolge der reichlicher eingetretenen Niederschläge berichtet werden. Seit Mitte des Monats September konnte die Schiffahrt auf dem Neckar wieder aufgenommen werden. Talwärts wurde Steinsalz, bergwärts Kohle verladen. Die nötigen Arbeitskräfte sind dadurch, daß eine genügende Zahl von Schiffern reklamiert ist, vorhanden.

Ueber den Verkehr auf der Elbe während des Monats September ist Neues nicht zu berichten. Der Verkehr besteht in der Hauptsache aus Salzsendungen von der Mittelelbe zu Berg und zu Tal, wie weiterhin in Ladungen von Brennstoffen über die sächsischen Umschlagsplätze talwärts. Die Ausfuhr böhmischer Braunkohlen wird immer mehr eingeschränkt und erstreckt sich fast nur noch auf Verschiffungen nach sächsischen Plätzen, während Kohlenladungen nach der Mittel- und Unterelbe so gut wie gar nicht mehr zur Ausfuhr gelangen. Die an den österreichischen Kohlenumschlagsplätzen befindlichen leeren Schiffe mußten daher sehr lange Zeit warten, ehe eine Ladung fällt, soweit es die Schiffer nicht vorziehen, leer mit ihren Kähnen von Böhmen nach den sächsischen Umschlagsplätzen zurückzufahren, weil sich daselbst bessere Beschäftigungsmöglichkeit bietet. Die Geschäftslage in Hamburg ist unverändert. Was den Wasserstand anbelangt, so hat er sich während des Berichtsmonats fast durchgängig auf einer sehr niedrigen Stufe gehalten, abgesehen von einer Mitte des Monats eingetretenen Wuchswelle, die nur ganz vorübergehend war. Im übrigen ist der Wasserstand meist unter —189 cm Dresdener Pegel gewesen, und zwar war der niedrigste Stand —196 cm, womit die Gefahr einer ernstlichen Störung des Schiffahrtsbetriebes schon wieder in bedrohliche Nähe gerückt war.

Auf den Märkischen Wasserstraßen wurde im September der Verkehr durch die niedrigen Wasserstände der Elbe und Oder beeinflußt. Das hauptsächlichste Beförderungsgut, Steinkohlen, kam jedoch immerhin in ziemlichen Mengen heran, und namentlich gegen Ende des Monats steigerten sich die Sendungen von Ruhrkohlen und Koks auf der Strecke Hamburg—Berlin noch mehr. Der Güterversand aus der Mark erstreckte sich auf die bisherigen Waren: Briketts, Brennholz, Drehspäne usw., auch die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse innerhalb der Mark nahm einigen Umfang an. Durch die am 11. September in Kraft getretene Annahmesperre für Stückgut wurde der Verkehr der Eildampferlinien nicht ungünstig beeinflußt.

Am 1. November 1918 begeht die bekannte Spezialfabrik für Schiffsschrauben Theodor Zeise, Altona-Ottensen, den Tag ihres fünfzigjährigen Bestehens.

Als Eisengießerei von der Firma Lange & Zeise im Jahre 1865 gegründet, übernahm Herr Theodor Zeise die Gießerei allein am 1. November 1868 und wendete sich neben umfangreicher Herstellung von Gußteilen für Schiffsmaschinen bald dem jetzigen Spezialgebiete, der Anfertigung von Schiffsschrauben, zu.

Der Sohn des 1890 verstorbenen Herrn Theodor Zeise, Herr Ingenieur Alfred Zeise, kam 1885 nach beendeter Lehrzeit und Studium in das väterliche Geschäft. Er beschäftigte sich neben der Betriebsleitung mit der Wirkungsweise der Schiffsschrauben und erhielt 1887 vom Kaiserlichen Patentamt unter Nr. 46 588 ein Patent auf eine Schiffsschraube, die unter dem Namen „Zeise"-Schraube bekannt wurde. Die Folge war Anfang der 90er Jahre die Angliederung einer Metallgießerei und Maschinenfabrik. Alle Betriebe wurden im Laufe der Jahre mehrfach erweitert und eine weitere Vergrößerung der Maschinenfabrik auf einem neuen Grundstück steht bevor.

Die Firma hat als einzige in ihrer Art in Deutschland die Entwickelung der Schiffsschraube als Sondergebiet gepflegt und im Zusammenarbeiten mit der Wissenschaft und Praxis ihre Spezialkonstruktion, den Patent-„Zeise"-Propeller, so entwickelt, daß derselbe, auf einheitlicher Theorie und umfassenden Erfahrungen aufgebaut, allen vorkommenden Schiffstypen entspricht. Besondere Aufmerksamkeit schenkte die Firma auch den Propellern für moderne schnellaufende Antriebsmaschinen wie Verbrennungsmotoren und Turbinen, welche wesentlich erhöhte Anforderungen an die Konstruktion und die Ausführung der Propeller stellen.

Im Anschluß an den Propellerbau hat die Firma vor etwa zehn Jahren die Fabrikation von Propellerwellenanlagen und Umsteuerpropellern aufgenommen und letztere auch für größere Kräfte bis zu 1000 PSe entwickelt.

Ein wesentlicher Verdienst für die weiteren Verbesserungen der durch mehrere neue Patente geschützten „Zeise"-Schraube gebührt auch dem seit 14 Jahren in der Firma tätigen Leiter des Konstruktionsbureaus Oberingenieur Herrn W. Helling.

Zurzeit ist das Werk mit umfangreichen Lieferungen von Propellern für U-Boote, Torpedoboote und viele andere Fahrzeuge für die kaiserlich deutsche Kriegsmarine beschäftigt.

Die Inhaber der Firma sind Herr Ingenieur Alfred Zeise und sein Bruder, der Kaufmann Herr Peter Theodor Zeise.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Reeder Hermann Hennenbruch ist aus dem Vorstand ausgeschieden, Willy Blochwitz in Duisburg ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt.

W. Schultz, Geestemünde. Die Firma ist infolge Uebergangs auf die Schiffstelegraphen-Fabrik W. Schultz G. m. b. H gelöscht.

A.-G. Reederei Norden-„Frisia", Norderney. Der Gesellschaftsvertrag hat am 15. November 1917 eine neue Fassung erhalten. Forko Woltjes in Norden und Herm. v. Eschen in Norderney sind Vorstandsmitglieder.

Orenstein & Koppel — Arthur Koppel A.-G., Berlin. Ingenieur Robert Kutzner in Charlottenburg wurde stellvertretendes Vorstandsmitglied. Die Prokura von Georg Beermann ist erloschen. An Benno Sand in Werder ist Gesamtprokura erteilt.

H. Milchsack, Duisburg-Ruhrort. An Ludwig Wagner in Köln ist Gesamtprokura erteilt.

Brown, Boveri & Cie., A.-G., Mannheim. Für das am 31. März 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich ein Reingewinn von 1 780 009 M.

Edderkiesbaggereien G. m. b. H., Kassel. Die Gesellschaft wurde am 27. Juni 1918 aufgelöst, Bauunternehmer Jakob Seipel in Kassel ist Liquidator.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. In Hamburg wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Teutoburger Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Gütersloh. In Duisburg ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Elbe-Kieswerke G. m. b. H., Hamburg. Friedrich Dümling in Schönebeck ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Der Prokurist Hermann Rentsch in Kiel ist verstorben.

Friedrich Pastorino, Berlin. Inhaber jetzt Fräulein Emma Pastorino, ihre Prokura ist erloschen, an Fritz Rosenthal ist Prokura erteilt.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Augsburg. Dem Oberingenieur Dr.-ing. Konrad Roedel und dem Kaufmann Theodor Steinbacher, beide in Nürnberg, ist Gesamtprokura erteilt.

Allgemeine Verfrachtungsstelle der Rheinschiffahrt G. m. b. H., Duisburg. Emil Kirchhoff ist neben Karl Dunkelberg zum Geschäftsführer bestellt.

Julius Berger, Tiefbau-A.-G., Berlin. Regierungsbaumeister a. D. Selmar Hatzky in Berlin ist nicht mehr Vorstandsmitglied.

Bayerische Motoren-Werke A.-G., München. Gegründet am 13. August 1918 mit 12 000 000 M Grundkapital, Vorstand Josef Comes und Oberingenieur Franz Josef Popp.

J. G. Koenigsfeld G. m. b. H., Mannheim. Der Gesellschaftsvertrag ist am 11. September 1918 geändert worden.

Piehl & Fehling, Lübeck. In die Gesellschaft sind Rechtsanwalt Johannes Emanuel Fehling als persönlich haftender Gesellschafter, ferner ein Kommanditist eingetreten.

Winschermann G. m. b. H., Aschaffenburg. Die Gesamtprokura des Bernhard Schweer ist erloschen.

Georg Otto Schneider G. m. b. H., Leipzig. Das Stammkapital wurde am 28. Juni 1918 auf 750 000 M erhöht.

Securitas-Werke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau und Sprengstoffabrikation, Harburg. Dem Kaufmann Walter Osmers in Nussau bei Büchen ist Gesamtprokura erteilt.

Piel & Fehling, Schiffahrtkontor G. m. b. H., Lübeck. Gegründet am 13. September mit 100 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Richard Piehl, Johannes Christoph Fehling, Hans Burmester, Gesamtprokuristen H. Chr. A. Delfs und O. C. M. F. W. Lehmann.

G. Seebeck A.-G. Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde. Das Grundkapital ist um 172 000 M auf 3 328 000 M herabgesetzt und soll auf 4 000 000 M erhöht werden.

Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg. An Johannes Friedrich Steffen ist Gesamtprokura erteilt.

Blohm & Voß, Komm.-Gesellschaft auf Aktien, Hamburg. Für das am 30. Juni 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich nach 4 883 889 M Abschreibungen und Ergänzungen ein Reingewinn von 2 747 385 M. Die Dividende auf je 10 000 000 M Vorzugs- und Stammanteile beträgt 5½ und 7%.

Antwerpener Schiff- und Maschinenbau-A.-G., Hamburg. Die Gesellschaft verzeichnete für 1917 87 041 M Reingewinn und zahlte auf 375 000 M Einzahlung 4 % Gewinn für sechs Monate.

Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G., Berlin. In Emden wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Die Abschreibungen für 1917/18 betragen 480 440 M, der Reingewinn 604 467 M, die Dividende 10 % von 3 300 000 M.

Ziegel-Transport-A.-G., Berlin. Die Gesellschaft trug aus 1916 einen Verlust von 706 455 M vor, der sich durch 44 384 M Ueberschuß aus 1917 auf 662 070 M verminderte.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 73. H. 68 385. **Schwimm- und Tauchanzug mit Einsteigschacht.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 29. 4. 15.

Klasse 65a, 73. N. 14 821. **Stulpendichtung für Kugelgelenkglieder von Panzertaucherrüstungen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. Zus. z. Pat. 303 472. 15. 11. 13.

Klasse 65a, 51. H. 72 945. **Einrichtung zum Steuern von Schiffen bei dringender Gefahr.** Oswald Hoffmann, Neugersdorf, Sachsen. 12. 10. 17.

Klasse 65a, 4. M. 62 671. **Vorrichtung zur Ozonisierung von Luft, z. B. in geschlossenen Räumen, in Unterseebooten, Luftschiffen u. dgl.** Hugo Mestern, Charlottenburg, Neue Kantstraße 26, u. Dr. Sigbert Bloch, Berlin, Nollendorfplatz 9. 20. 2. 18.

Klasse 65a, 4. H. 72 091. **Signalgeschütz für Unterseeboote.** Christian Hellmann, Köln a. Rh., Biberstr. 11. 3. 5. 17.

Klasse 65b. 1. N. 17 193. **Hellinganlage.** Naamlooze Vennootschap Wiltons Maschinefabriek en Scheepswerf, Rotterdam, Holl.; Vertr.: W. Zimmermann u. Dipl.-Ing. E. Jourdan, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 28. 2. 18. Holland 16. 5. 17.

Klasse 65c, 2. H. 71 630. **Zusammenlegbares Fahrzeug.** Johan Christian Hoseck, 's-Gravenhage, Holl.; Vertr.: Hans Heimann, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 1. 2. 17. Holland 3. 2. 16.

Klasse 65c, 1. P. 36 318. **Zwillingsturm für Geschütze, insbesondere Schiffsgeschütze.** Ferdinand Petersen, Emden. 2. 1. 18.

Klasse 65d, 9. H. 72 497. **Seemine.** Otto Breuer u. Walter Heck, Kiel. 21. 7. 17.

Klasse 65d, 9. W. 50 135. **Minenanker mit Einrichtung zum selbsttätigen Abwerfen des Voreilgewichtes.** Otto Weigl, Brünn; Vertr.: Pat.-Anwälte Otto Siedentopf u. Dipl.-Ing. Wilhelm Fritze, Berlin SW 68. 11. 12. 17. Oesterreich 27. 8. 17.

Klasse 84c, 5. S. 45 709. **Verfahren und Vorrichtung zum Herstellen einer Decke für Unterpflastertunnel beim Schildvortrieb.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 1. 9. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 3. 308 806. **Wasserfahrzeug.** Hermann Menzel, Berlin, Reuchlinstr. 10. 6. 3. 18. M. 62 744.

Klasse 65a, 4. 308 741. **Einbau von Schiffsantriebsmaschinen in geschlossene Behälter.** Gasmotoren-Fabrik Deutz, Köln-Deutz. 25. 7. 17. G. 45 448.

Klasse 65b, 1. 308 742. **Aufschleppe für Wasserfahrzeuge.** Unruh & Liebig, Abteilung der Peniger Maschinenfabrik und Eisengießerei Akt.-Ges., Leipzig-Plagwitz. 12. 12. 17. U. 6384.

Klasse 65d, 9. 308 743. **Seemine.** Chr. Hülsmeyer, Düsseldorf-Grafenberg, Richtweg 11. 23. 10. 13. H. 64 071.

Klasse 65d, 9. 308 763. **Selbsttätige Auslösevorrichtung für Tiefensteller von Seeminen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 21. 4. 14. N. 15 270.

Klasse 65d, 1. 309 449. **Torpedo.** Max Bernstein, Königsberg i. Pr., Straußstr. 15. Zus. z. Pat. 306 683. 8. 9. 17. B. 84 503.

Klasse 65d, 4. 309 358. **Stoßzünder für selbstfahrende Torpedos.** Andreas Joh. Bull u. Dipl.-Ing. Jörgen Ringstad, Horten, Norwegen; Vertr.: B. Tolksdorf, Pat.-Anw., Berlin W 9. Zus. z. Pat. 302 969. 20. 3. 14. R. 40 213.

Klasse 65f, 21. 309 057. **Schiffsdampfturbinenanlage mit besonderen Marschturbinen.** Friedr. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 8. 8. 15. K. 61 029.

Klasse 65f, 6. 308 765. **Pumpe für die Außenbordmotoren von umschwenkbaren Propellern auf Schiffen.** Ernst Stöckemann, Berlin-Tempelhof, Berlinerstr. 54, u. Dipl.-Ing. Dr. P. Wangemann, Berlin-Schöneberg, Freiherr vom Stein-Str. 12. 26. 8. 17. St. 30 705.

Klasse 84b, 2. 308 875. **Schiffshebewerk mit schiefer Ebene.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Nürnberg. 25. 7. 17. M. 61 596.

Klasse 84b, 2. 308 876. **Schiffshebewerk mit schiefer Ebene.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Nürnberg. Zus. z. Pat. 308 875. 17. 1. 18. M. 62 477.

Klasse 84c, 5. 308 988. **Tragewerk aus hintereinander gestellten rahmenartigen fahrbaren Bindern der Vortreibmuffen für Unterwassertunnel.** Adolf Haag, Nikolassee, Wannseebahn. 16. 8. 17. H. 72 629.

Klasse 84d, 2. 301 610. **Fahrbarer Schaufelbagger mit rundum frei drehbarem, die Schaufel tragendem Arm.** „K" Friedrich Els, Spandau, Pichelsdorfer Str. 117a. 28. 6. 16. E. 21 725.

Klasse 84d, 2. 309 011. **Löffelbagger, bei dem das Oeffnen und Schließen des Löffels mittels eines mit einem oder zwei beweglichen Rollengehäusen versehenen Hubseilzuges erfolgt.** Heinrich Arens, Lübeck, Victoriastr. 2. 12. 4. 18. A. 30 470.

Klasse 84c, 2. 308 749. **Verfahren zum Herstellen von ein- oder mehrwulstigen Betonpfählen.** Max Guido Schinke, Dresden, Villierstr. 19. 1. 10. 16. Sch. 50 541.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren: Klasse 65a. 293 602. Klasse 65c. 291 242. Klasse 84a. 245 079.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 686 180. **Seitenfenster für Schiffe.** Rolf Gunnar Cervin, Gothenburg, u. Birger Silfverling, Stockholm; Vertr.: Otto Siedentopf u. Dipl.-Ing. Wilhelm Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 24. 6. 18. C. 12 971.

Klasse 65c. 686 235. **Lösbare Befestigung der Ausleger von Ruderbooten.** Reinhold Richter, Berlin-Friedenau, Wiesbadenerstr. 5. 16. 7. 18. R. 45 449.

Klasse 65c. 686 236. **Skull.** Reinhold Richter, Berlin-Friedenau, Wiesbadener Str. 5. 16. 7. 18. R. 45 450.

Klasse 65c. 686 954. **Bootspropeller.** Paul Ritter, Magdeburg, Ludolfstr. 1. 9. 7. 18. R. 45 404.

Klasse 65c. 687 421. **Vorrichtung zum Vorwärtsrudern.** O. Falkenberg, Bergedorf b. Hamburg. 5. 8. 18. F. 36 608.

Klasse 65c. 687 982. **Verbindungsmuffe für gebrochene Ruder.** Joseph Keßler, Wetter-Ruhr. 31. 7. 18. K. 72 852.

Klasse 65d. 687 960. **Steuerung eines Torpedos zur Versenkung von Schiffen.** Leonhard Köbler II, Neustadt i. Odw. 16. 7. 18. K. 72 764.

Klasse 84c. 687 838. **Auflagerung von Spundwänden.** Hans Martin, Greifswald. 4. 7. 18. M. 59 333.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 669 386. **Rauchgasabführung.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstrasse 105. 23. 8. 15. W. 46 140. 9. 8. 18.

Klasse 65a. 663 703. **Floßboje usw.** Fa. Hermann Stockfisch, Mülheim a. d. Ruhr. 22. 9. 15. St. 20 467. 29. 8. 18.

Klasse 65a. 637 060. **Befestigungsvorrichtung für Persenninge auf Luken.** Otto Rathmann, Hamburg, Scheideweg 37. 7. 9. 15. R. 41 585. 19. 8. 18.

Klasse 65a. 672 347. **Druckkörper für Unterseeboote.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin, Act.-Ges., Hamburg. 2. 8. 15. V. 13 254. 28. 6. 18.

Klasse 65b. 669 541. **Montagehalle.** Fritz Kramer, Hamburg, Parkallee 18. 28. 7. 15. K. 66 603. 10. 7. 18.

Klasse 65f. 637 049. **Schiffsschraubenantriebsvorrichtung.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 14. 8. 15. A. 24 831. 2. 8. 18.

Bücherbesprechungen

Das neue Umsatzsteuergesetz vom 26. Juli 1918 nebst Luxussteuer und Ausführungsbestimmungen. Für den praktischen Gebrauch ausführlich erläutert von Dr. jur. Fritz Koppe, Rechtsanwalt (Berlin) und Dr. rer. pol. Paul Varnhagen (Berlin). Mit Anmerkungen, Beispielen, Buchführungsschema und Sachregister. 6. Auflage des „Gesetzes über einen Warenumsatzstempel" der gleichen Autoren. Preis gebunden 6,60 M und 10 % Kriegsteuerungszuschlag. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2.

Vom 1. August 1918 ab werden alle Warenumsätze mit einem Stempel von 5 ‰ belegt. Im Januar 1919 sind die ersten Umsatzsteuererklärungen nach diesem neuen Gesetz abzugeben. Der von offizieller Stelle gegebenen Anregung zur weitgehenden Mitarbeit bei Einführung in die neuen Vorschriften der Umsatzsteuer und Luxussteuer ist in weitem Umfange entsprochen worden. Unter den mannigfachen Erscheinungen der Literatur zeichnet sich die vorliegende Handausgabe ganz hervorragend durch ihre ausgezeichnete Anpassung an die Bedürfnisse der Praxis aus, wobei noch besonders auf die eingehende Bearbeitung der Luxussteuer hingewiesen sei. Konnte schon der Kommentar der gleichen Verfasser zum Warenumsatzstempel-Gesetz in fünf Auflagen die größte Verbreitung erfahren, so weist das jetzt vorliegende neue Erläuterungsbuch die alten Vorzüge in verstärktem Maße auf. Es vereint in sich die Erfordernisse eines Leitfadens und eines praktischen Handkommentars. Eine allgemeine Einführung, klare, durch zahlreiche Beispiele bereicherte Erläuterungen, vollständige Wiedergabe und Verarbeitung der Ausführungsbestimmungen, vor allem ein besonderes Kapitel über die neue Steuer-Buchführung mit zahlreichen Mustern, endlich eine leicht verständliche Ausdrucksweise, übersichtlicher Druck und ein eingehendes Sachregister werden bei dem wohlfeilen Preise auch dem neuen Koppe-Varnhagen weitesten Eingang in Handel, Industrie und allen sonstigen beteiligten Kreisen sichern.

„Die Linienschiffe." Von Fritz Otto Busch, Oberleutnant zur See. 1919, Richard Hermes Verlag, Hamburg. (Deutsche Seebücherei.) Preis kart. 2 M.

Der Verfasser schildert die Tätigkeit unserer Hochseeflotte während des Krieges. Von Kreuzern und U-Booten hat man schon viel gehört, aber wenig von dem schweren Dienst unserer Linienschiffe. So füllt das Buch tatsächlich eine Lücke aus. In lebendig geschriebenen und knapp gehaltenen Skizzen läßt Busch Selbsterlebtes in bunter Reihe vorüberziehen. Im Eingangskapitel fühlen wir noch einmal die Spannung vor der Mobilmachung. Wir sind bei dem Erzähler, damals noch Fähnrich, auf dem Torpedoschulschiff „Württemberg" in der sonnenglitzernden Goltinger Bucht, als ein Kanonenschuß die Kunde von der Kriegserklärung Rußlands ankündigt. Busch kommt zunächst an Bord von S. M. S. „Oldenburg". Folgende Ueberschriften mögen von der Reichhaltigkeit des Geschilderten und Erzählten Zeugnis ablegen: „Indienststellung", „Uebungsfahrten", „Kriegsfahrten", „Kanalfahrt", „Vorpostendienst", „Auf der Suche" „Das dicke Schiff", „Vorstöße", „Kohlen", „Kuttersegeln", „Ostseefahrten", „Flottenrevolutionieren", „Ausflug", „Die Heimkehr der ‚Möwe'", „Skagerrak" usw. Den Höhepunkt des Werkes bildet das Kapitel „Skagerrak"; eine packende Schilderung selbsterlebter Vorgänge während der großen Seeschlacht bei Hornsriff in der Nacht vom 31. Mai zum 1. Juni 1916. Alles in allem: Ein schönes Erinnerungsbuch für die Kämpfer auf unserer Flotte, das man aber vor allem auch vielen deutschen Jungen in die Hand geben sollte, denn auch sie werden ihre helle Freude daran haben!

Nach kurzer heimtückischer Krankheit ist am 8. Oktober d. J.

Herr

Oberbürgermeister Scholtz

Danzig

der Vorsitzende des Weichsel-Schiffahrts-Vereins

verstorben.

Wir gedenken voll Dankbarkeit seiner für unseren Verein geleisteten Arbeit. Der Ausbau eines neuen östlichen Binnenwasserstrassennetzes zur Erschliessung unseres deutschen Ostens und zur Hebung östlichen Handels, Industrie und Landwirtschaft war eins der Hauptziele seines rastlosen Schaffens.

Er hat die Gründung unseres Vereins angeregt und als Vorsitzender die Vereinsgeschäfte klar, zielbewusst und mit reicher Erfahrung geleitet.

Seiner Tatkraft ist es zu danken, wenn wir auch von der jüngst unternommenen Weichselreise unseres Vorstandes von Krakau nach Danzig wertvollen Nutzen für unsere Vereinsarbeit erhoffen dürfen. Es war dies sein letztes Werk für uns.

Sein Andenken werden wir in treuer Dankbarkeit bewahren.

Danzig, den 9. Oktober 1918.

Weichsel-Schiffahrts-Verein.

Unruh. Evert.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 21/22
November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Versuche mit Motorschiffen auf dem Rhein-Rhone-Kanal

Bekanntlich ist der Rhein-Rhone-Kanal einer der empfindlichsten Kanäle in Deutschland. Die Kanalsohle liegt etwa 15 m und mehr über dem Grundwasser, der Untergrund ist grober durchlässiger Rheinkiess und nur eine Lehm- und Schlammschicht schützt gegen Versickerung. Die Folge ist, daß oft aus bisher ungeklärten Ursachen plötzlich in der Sohle oder in den Böschungen Löcher entstehen, durch die ein sehr bedeutendes Wasserquantum nach unten abfließt und so das Niveau der Haltung senkt, bzw. die ganze Haltung trocken legt. Der Kanal ist im allgemeinen 2 m tief und 16 m im Spiegel breit; er hat für 280-t-Kähne geeignete, zahlreiche Schleusen, in denen jedesmal nur ein Kahn Platz hat. Der Verkehr vollzieht sich durch Pferdetreidelei; die Stallung befindet sich auf dem Kahn selbst in der Mitte desselben, so daß der Schiffer mit seinem Pferd gänzlich unabhängig ist. Wird Feierabend gemacht, so weidet das Zugtier unter den großen Obstbäumen, die die beiden Ufer des Kanals einfassen. Während der Nacht kommt es an Bord in den Stall. Naturgemäß ist ein solcher Pferdetreidelbetrieb sehr langsam, zumal das Tier immerhin nur eine bestimmte Stundenzahl am Tage ziehen kann. Um die Leistungsfähigkeit des Kanals zu heben, wurde etwa vor zwölf Jahren ein Versuch gemacht, den Pferdebetrieb durch Motorschiffe, sogenannte Selbstfahrer, zu ersetzen. Der Versuch scheiterte, weil die Schrauben die Kanalsohle derart angriffen, daß direkte Gefahren für den Kanal und seinen Betrieb entstanden. Die Motorschiffe wurden wieder verboten, und der alte Pferdebetrieb blieb bestehen.

Unmittelbar vor dem Kriege versuchte die Straßburger Handelskammer, den Motorschiffsbetrieb auf Grund der damals bekannt gewordenen guten Resultate mit der Schutzplatte am Ruder wieder aufzunehmen und ein derartiges Motorschiff, „Eva“, sollte mit der Platte ausgerüstet und zu Versuchszwecken auf den Kanal gebracht werden. Der Krieg verhinderte die Arbeiten. Nunmehr liegt ein neues Interesse an der Nutzbarmachung insofern vor, als die Front ziemlichen Bedarf an Material hat, das auf dem Kanal befördert werden kann. Es schien erwünscht, die Leistungsfähigkeit des Kanals zu steigern und so kamen Versuche mit der Ruderschutzplatte zustande, die dartun sollten, ob in der Tat ein Betrieb mit Motorschiffen zugelassen werden könne, oder nicht. Als Versuchsschiffe dienten die drei nachstehend beschriebenen Motorfahrzeuge „Eugen Lorenz“, „Aurelie“ und „Anna“.

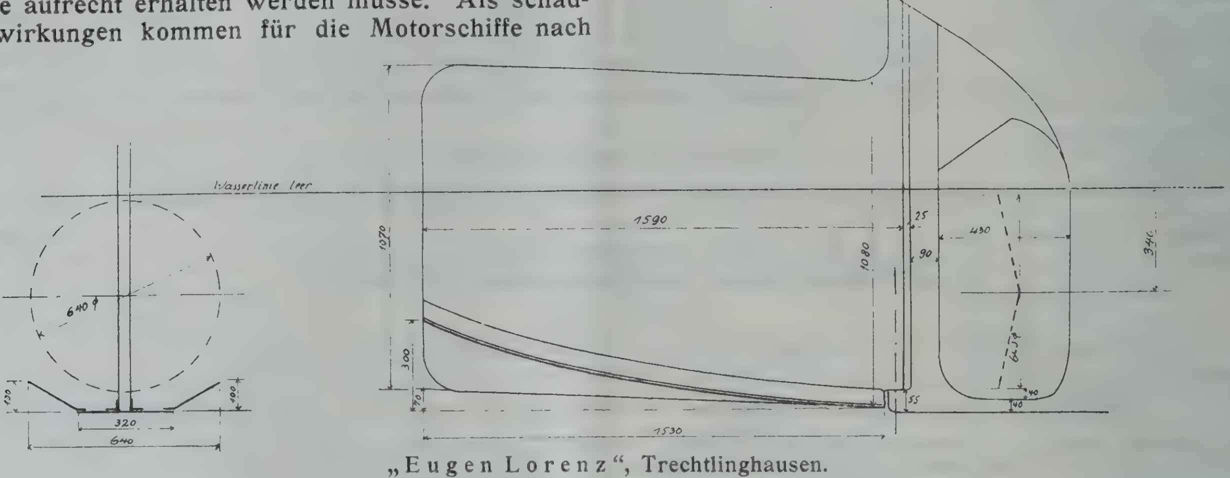
	„Eugen Lorenz“ Lastschiff	„Aurelie“ Lastschiff	„Anna“ Schlepper
Länge in m	35,0	26,8	11,0
Breite in m	3,85	4,28	3,2
Größter Tiefgang in m	1,20	1,30	1,59
Motor PS	68	52	45
Schraub.-Durchm. mm	640	800	940
Schraubenmitte unter Wasser, beladen mm	800	850	900

Die Fahrzeuge wurden auf der Werft der Maschinenfabrik Mannheim mit der Ruderschutzplatte nach den beigefügten Zeichnungen versehen.

Am 11. Juli 1917 fand in Straßburg eine Besprechung zwischen Vertretern der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, der Elsaß-Lothringischen Wasserbauverwaltung und des Ministeriums für Elsaß-Lothringen statt, in der das Programm für die vorzunehmenden Versuche aufgestellt wurde.

Auf Grund dieses Programms begannen am 10. Juli die Versuchsfahrten mit den Motorschiffen mit Flammscher Platte auf der Strecke Straßburg-Mülhausen des Rhein-Rhone-Kanals, und zwar in Haltung 70 desselben. Durch

die Versuche sollte festgestellt werden, ob auch durch die mit Flammscher Platte versehenen Motorschiffe solche schädliche Einwirkungen auf das Kanalbett ausgeübt würden, daß das auf dem Rhein-Rhone-Kanal bestehende Fahrverbot auch für die mit Flammscher Platte versehenen Schiffe fernerhin im Interesse der Betriebsicherheit der Kanäle aufrecht erhalten werden müsse. Als schädliche Einwirkungen kommen für die Motorschiffe nach

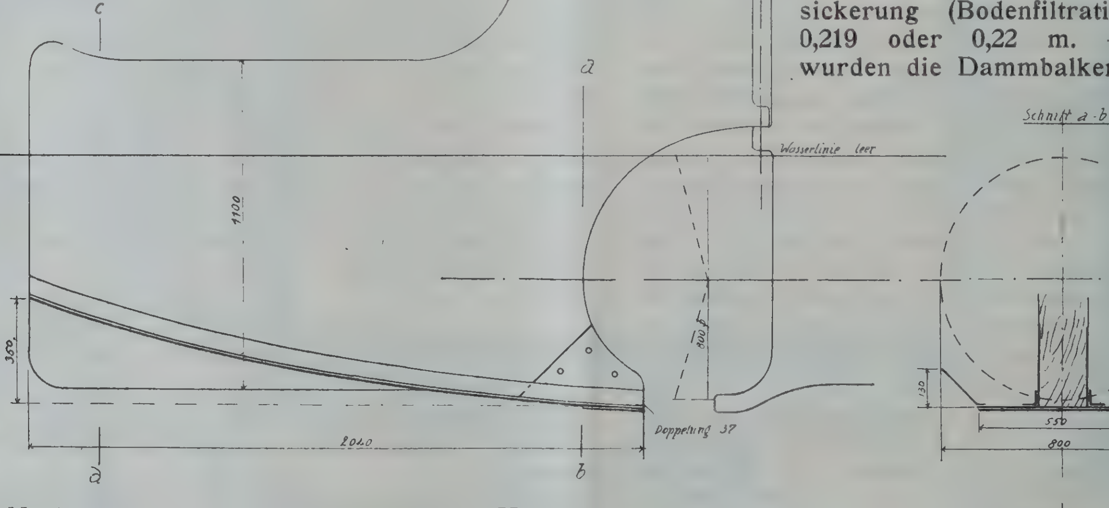


„Eugen Lorenz“, Trechtlinghausen.

den Erfahrungen der elsaß-lothringischen Wasserbauverwaltung in Betracht:

1. Vergrößerung der Wasserverluste durch Sickerungen,
2. Aeußerlich erkennbare Einwirkungen auf das Kanalprofil (Verschiebungen in der Böschung und der Sohle),
3. Erschwerung des allgemeinen Schiffahrtsbetriebes.

An den Versuchen nahmen die Vertreter folgender Behörden teil: Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, Elsaß-Lothringische Wasserbauverwaltung, Ministerium für Elsaß-Lothringen, Pionier- (Wasser) Betriebskompagnie 310, Linienkommandantur (Köln) und der Unterzeichnete.



„Aurelia“

In der Nacht vom 19. und 20. Juli wurde die Haltung 70 entleert, so daß der augenblickliche Zustand der Sohle und der Böschungen zu erkennen war. Die Haltung wurde am 20. Juli einer eingehenden Besichtigung unterzogen und der Zustand derselben durch Aufnahme von 15 charakteristischen Lichtbildern festgehalten, wie aus den beigegebenen Bildern zu ersehen. Bei der Besichtigung wurde das Vorhandensein einiger dem Umfange nach unbedeutender Sickerlöcher in der Böschung und der Sohle festgestellt. Außerdem waren einige Sickerstellen und Schweißungen an der äußeren Kanalböschung zu erkennen.

Nach Wiederauffüllung der Haltung wurden an den Schleusen 69 und 70 Dammbalkenabschlüsse eingelegt, sodaß von obenher der Haltung kein Wasser mehr zufloß. Bei dem unteren Abschluß wurden die Wasserverluste infolge Undichtigkeit desselben gemessen und auf elf Liter pro Sek. im Mittel festgestellt. Hierauf wurde durch halbstündliche Pegelbeobachtungen die Absenkung des Wasserspiegels der Haltung infolge der Versickerung und Verdunstung ermittelt. Die Senkung betrug in der Zeit von 7 Uhr abends des 20 Juli bis 6 Uhr abends des 21. Juli:

am Unterpegel der Schleuse 69	0,25 m
am Hilfspegel (Mitte der Haltung)	0,25 m
am Oberpegel der Schleuse 70	0,25 m

Die Absenkung erfolgte also in der ganzen Haltung gleichmäßig um 0,25 m. Die Verdunstung wurde zu 3 mm für die Dauer der Pegelbeobachtung ermittelt. Niederschläge sind nicht gefallen. Durch die am unteren Dammbalkenabschluß beobachteten Wasserverluste erfolgte ein Sinken der Haltung um 0,028 m. Das Maß der Absenkungen des Wasserspiegels infolge der reinen Versickerung (Bodenfiltration) betrug daher 0,219 oder 0,22 m. — Am 22. Juli wurden die Dammbalkenabschlüsse wieder entfernt und die Haltung auf Normalwasserstand gebracht (2,10 m). Mittlerweile wurden die Versuchsschiffe „Anna“, „Aurelie“ und „Eugen Lorenz“ zur Schleuse 68 verbracht. Am 23. Juli wurde mit den Versuchsfahrten begonnen. Der mit Kohlen vollbeladene Kahn „Anna Elise“ (Abladung auf 1,78 m) wurde auf der Mitte der Strecke am Westufer vertaut, so daß auf der Ostseite eine freie Durchfahrtsbreite von 7,9 m, im Wasserspiegel gemessen, verblieb. Da die beiden Ver-

suchsschiffe wegen ihrer Länge im Kanal nicht wenden konnten, so wurde der Schlepper „Anna“ dazu benutzt, jene über Heck zu dem jeweiligen Ausgangspunkt der Fahrten zurückzuschleppen, wodurch sich jeweils eine Versuchsfahrt des Schleppers mit Anhang ergab. Während der Ausführung der Fahrten fand ein lebhafter Verkehr von Kanalschiffen in der Haltung statt, wodurch erneute Begegnungen stattfanden. Bei den Versuchsfahrten wurden folgende bemerkenswerte Erscheinungen beobachtet:

1. Heck- und Bugwellenbildungen schädlicher Art waren bei keiner der Versuchsfahrten festzustellen. Bei der höchsten in der Versuchsstrecke angewendeten Fahrtgeschwindigkeit („Aurelie“ 6 km/Std., „Eugen Lorenz“ 4,7 km/Std. „Anna“ 3,0 km/Std.) wurde die Wellenhöhe am Ufer auf höchstens 10 cm geschätzt.

2. Trübungen des Wassers infolge Aufwühlung wurden bei gleichmäßiger Vorwärtsfahrt in der Mitte des Kanals nicht beobachtet. Bei Rückwärtsgang der Schraube trat stets eine Trübung des Wassers ein. Bei Fahrten in der Nähe der Böschung wurden durch die Rückströmung des Wassers längs des Ufers jedesmal Trübungen des Wassers hervorgerufen. Stärkere Trübungen zeigten sich, wenn in der Nähe der Böschung durch Umlegen des Ruders gegen die Böschung der Schraubenstrom gegen diese gelenkt wurde, eine Ruhestellung, die nur äußerst selten vorkommt.

3. Abspülungen am Ufer wurden nicht festgestellt.

4. Die Strömung des Schraubenwassers war in kurzer Entfernung vom Schiffsheck verschwunden. Unmittelbar hinter dem Ruder war eine Erhöhung des Wasserspiegels (Wasserberg) zu erkennen, durch dessen Bildung die im Schraubenwasser enthaltene Energie zum größten Teil vernichtet wird.

Nach Beendigung der Versuchsfahrten, welche sich über zwei Tage erstreckten, wurden mit allen Schiffen Wühlversuche ausgeführt. Dabei wurden die Fahrzeuge „Eugen Lorenz“ und „Aurelie“ dicht am Ufer fest vertaut und nun die Maschine eine halbe Stunde lang arbeiten gelassen. Das Ruder wurde abwechselnd geradeaus, dann nach Backbord, sowie nach Steuerbord umgelegt, jedesmal 10 Minuten lang eine Erprobung, so schwer, wie sie in der Praxis wohl niemals vorkommt. Das Schleppboot „Anna“ wurde eine halbe Stunde lang mitten im Kanal fest vertaut, während die Maschine lief; dabei stand das Ruder geradeaus. Die Maschinenstärken während dieser Wühlversuche betrugen bei

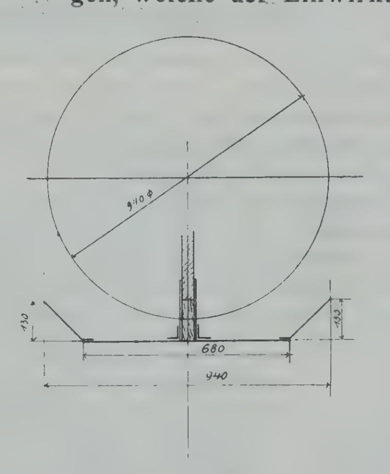


„Eugen Lorenz“ . . . . 68 PS
„Aurelie“ . . . . 26 PS
„Anna“ . . . . 23 PS.

Es wurden sodann die Schiffe wieder von der Versuchsstrecke entfernt, in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli die Dammbalkenabschlüsse der Schleusen wieder eingebracht und die Sickermessungen wiederholt. Unter Berücksichtigung der Verdunstung, des Niederschlages (1 mm während der Beobachtungszeit) und des Wasserverlustes am unteren Dammbalkenabschluß wurde sodann das Maß der Absenkung des Wasserspiegels infolge der reinen Versickerungen zu genau 0,22 m festgestellt, also genau dasselbe Resultat wie vor den Versuchsfahrten.

Nach Leerung der Haltung wurde dieselbe am 28. Juli einer nochmaligen eingehenden Besichtigung unterzogen. Hierbei wurde an der Wühlstelle des „Eugen Lorenz“ eine unbedeutende Abspülung der feinen Schlammteile sichtbar, ferner eine schwache, kleine Mulde mit wellenartiger Ablagerung des Sandes, an der Wühlstelle des Schleppers „Anna“ waren keine Einwirkungen auf das Kanalprofil festzustellen. An der Passage zwischen dem vertäuten Schiff „Anna Elise“ und dem Ufer zeigten sich an der Böschung Streifen von dem Vorbeigleiten der Kimm der leeren und beladenen Schiffe, das feine Material war etwas abgespült. An der Wühlstelle des Schiffes „Aurelie“ waren wesentliche Veränderungen nicht zu erkennen, das feinere Material war weggespült.

Im allgemeinen waren Beschädigungen der Kanalwandungen, welche der Einwirkung der Schraube zuzuschreiben wären, nicht zu erkennen. Eine Vergrößerung oder Vermehrung der Sickerlöcher ist nicht eingetreten.



Anna“, Mainz

Aus diesen günstigen Ergebnissen der sehr sorgfältig angestellten Versuche folgt, daß die Ruderplatte die Sohle und Böschungen sehr gut schützt, daß also Aussicht vorhanden ist, auch auf diesem sehr empfindlichen Kanal eine Motorschiffahrt an Stelle des veralteten Pferdetreidelbetriebes einzuführen und damit eine größere Ausnutzung des Kanals zu erzielen. Aus den Versuchen folgt aber auch, daß erst recht auf anderen Kanälen, beispielsweise dem Mittellandkanal und dem Berlin-Stettiner Kanal sich die Ruderschutzplatte mit Erfolg wird verwenden und die Beschädigungen der Kanalsohle durch die Schiffsschrauben sich mit Sicherheit vermeiden lassen.

Es erscheint ferner möglich, die Leistungsfähigkeit jener Kanäle dadurch erheblich zu steigern, daß größere Maschinenstärken, größere Tauchtiefen und größere Geschwindigkeiten zugelassen werden können, ohne daß die Gefahr reiner Kanalbeschädigung besteht.

Für die auf den Kanälen verkehrende Schiffahrt ist das von hohem Wert sowohl für die Eildampfer wie für die im Schleppzug fahrenden Schiffe.

Alle Schiffsführer der auf dem Rhein-Rhone-Kanal untersuchten Motorschiffe erklärten übereinstimmend, daß die Steuerfähigkeit der Fahrzeuge durch die Anbringung der Platte bedeutend gewonnen habe und daß sie ihr Schiff auch in den engen Kanälen viel besser in der Hand hätten, somit auch besser imstande seien, Havarien zu vermeiden. Ferner ist durch die Versuche des Oberpräsidenten von Westfalen als Chef der Dortmund-Ems-Kanal-Verwaltung durch sehr sorgfältige Versuche festgestellt worden, daß die Zugkraft der Schraube bei Anwendung der Platte zunimmt, jedenfalls nicht abnimmt, ein Resultat, das auch in der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau ermittelt worden ist.

So dürfen die Versuche auf dem Rhein-Rhone-Kanal im Interesse der Binnenschiffahrt von Nutzen gewesen sein. Die Schlußfolgerungen der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens aus diesen Versuchen, lauten folgendermaßen:

1. „Die Versuche sind auf einer von der elsaß-lothringischen Bauverwaltung ausgewählten Kanalhaltung angestellt worden, die erfahrungsgemäß zu Dammbrüchen neigt, also ungünstige Verhältnisse ausweist. Da die Versuchsfahrten und Wühlversuche keinen nennenswerten Einfluß auf das Kanalbett gezeigt und keinerlei Aenderung in der Versickerung zur Folge gehabt haben, so wird von der Schiffahrtsabteilung die Befahrung der elsaß-lothringischen Kanäle, soweit sie 2,0 bis 2,10 m Tief und rund 16 m Wasserspiegelbreite haben, mit den Frachtschiffen „Eugen Lorenz“ und „Aurelia“, die mit der Flammschen Platte versehen sind, während des Kriegszustandes für unbedenklich gehalten. Die Fahrgeschwindigkeit darf auf freier Strecke nicht über 5 km pro Stunde gesteigert werden.

2. Auch das Schleppen von Frachtkähnen entweder mit den beiden genannten Motorschiffen oder mit dem gleichfalls mit Flammscher Platte ausgerüsteten Schleppboot „Anna“ wird für zulässig erachtet, so daß diese drei Motorschiffe auch dem Verkehr nahe der Front dienen können.

3. Die Begegnung dieser Schiffe mit anderen Schiffen sowie das Ueberholen langsamer fahrender Treidelschiffe muß langsam und mit größter Vorsicht, am besten bei am Ufer stilliegendem Treidelschiff erfolgen.

4. Die Motorschiffe müssen sich bei der Fahrt möglichst in der Kanalmitte halten und ein Schleifen an der Böschung vermeiden.

5. Aus den Versuchen lassen sich keine Schlüsse darauf ziehen, ob die Verwendung größerer (280 t) Motorschiffe, die allein mit der Treidelschiffahrt vielleicht in wirtschaftlichen Wettbewerb treten könnten, gefahrlos ist. Bei diesen größeren Schiffen treten ganz andere Angriffe auf Böschungen und Sohle auf, die nur durch Sonderversuche festgestellt werden können.“ Flamm.

Die Ausschaltung des Niagara im Binnenschiffahrtsverkehr

Unter allen Binnenseen der Erde ist das System der fünf Großen Seen in Nordamerika, aus dem sich der St.-Lorenzstrom entwickelt, verkehrsgeographisch unzweifelhaft das weitaus wichtigste. An Größe mögen die einzelnen Seen vom Kaspischen Meer, vom Baikalsee übertroffen werden, an kultureller Bedeutung vermögen die letztgenannten Gewässer sich auch nicht im bescheidensten Umfange mit ihnen zu messen. Die wesentlichsten physikalischen Angaben über die fünf Großen Seen sind aus nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

Name	Höhe über dem Meer in m	Mittlere Tiefe in m	Länge in km	Breite in km	Oberfläche in ha
Oberer See....	184	270	569	260	8 236 000
Michigan-See ..	177	211	508	190	5 802 000
Huron-See	177	213	333	162	3 909 000
Erie-See.......	175	256	384	95	2 590 000
Ontario-See ...	75	152	310	85	1 880 000

Die auf den fünf Seen verkehrenden Schiffe haben in ihren Größenverhältnissen eine ebenso rasche Entwicklung durchgemacht wie die Frachtschiffe des Weltmeeres. Es ist dies aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen, welche die durchschnittlichen Größenverhältnisse der für den eigentlichen Großverkehr der Seen bestimmten Fahrzeuge wiedergibt:

Jahr	Länge in m	Breite in m	Brutto-Reg.-T.	Ladegewicht in t
1869....	64,3	$9^{3}/_{4}$	?	1000
1890....	94,5	12,2	2669	4003
1900....	144,5	15,8	6025	9037
1905....	173,4	17,0	6500	9750
1909....	185,1	17,7	8000	12000
1912....	187,15	19,2	9200	14000

Welche ungeheure Bedeutung die Großen Seen insbesondere für das vereinsstaatliche Wirtschaftsleben hatten, erhellt daraus, daß bei Kriegsausbruch mehr als die Hälfte der gesamten amerikanischen Handelsflotte auf den Großen Seen schwamm! Auf den Ozeanen waren die unter dem Sternenbanner fahrenden Schiffe wegen zu teurer Arbeit der Werften und unvernünftig hoher Löhne des Personals im Frieden nicht konkurrenzfähig mit den englischen, deutschen, japanischen usw. Fahrzeugen; auf den Großen Seen aber hatten die Vereinigten Staaten nur mit dem nicht sehr bedeutenden Wettbewerb Kanadas zu rechnen und konnten sich daher ungestört eine gewichtige Stellung in der Schiffahrt verschaffen. Kurz vor Kriegsausbruch, im Juni 1914, besaßen die Vereinigten Staaten unter Einrechnung der in der Küstenschiffahrt tätigen Fahrzeuge nach Angabe von „Lloyds list“ insgesamt einen Handelsschiffsraum von 4 330 078 t. Hiervon entfielen aber nicht weniger als 2 260 441 t auf die fünf Großen Seen, während für die eigentliche große Fahrt auf den Ozeanen nur etwa 800 000 t (im Jahre 1910) in Betracht kamen.

Vier von den genannten Seen, der Obere, Michigan-, Hudson- und Erie-See, die ungefähr auf gleicher Meereshöhe liegen, stehen untereinander ohne weiteres in schiffbarem Zusammenhang. Allerdings ist die Verbindung zwischen dem Oberen und dem 8 m tiefer gelegenen Hudson-See durch eine Stromschnellenstrecke, die Sault St. Mary, nicht ohne weiteres befahrbar und kann von Schiffen nur mit Hilfe von umgehenden Seitenkanälen umgangen werden, deren einer auf der vereinsstaatlichen Seite bereits im Jahre 1856 angelegt wurde, während ein zweiter auf dem kanadischen Ufer vom Jahre 1895 stammt. Dagegen besteht zwischen dem Erie- und dem Ontario-See eine Niveaudifferenz von 100 m, die der Strom bekanntlich in Gestalt des weltberühmten Niagarafalls zum größten Teil überwindet. Hier würde daher für die wichtige Schiffahrt des Seengebietes eine vollkommene Sperre gegen den Ozean bestehen, wenn nicht schwierige Kanalbauten eine Ausschaltung des großen Hindernisses möglich machen würden.

Mit Hilfe der vom Erie-See abzweigenden Kanäle haben die vier oberen Seen in zwiefacher Richtung eine schiffbare Verbindung mit dem Atlantischen Ozean und der nordamerikanischen Ostküste erhalten. Die eine folgt

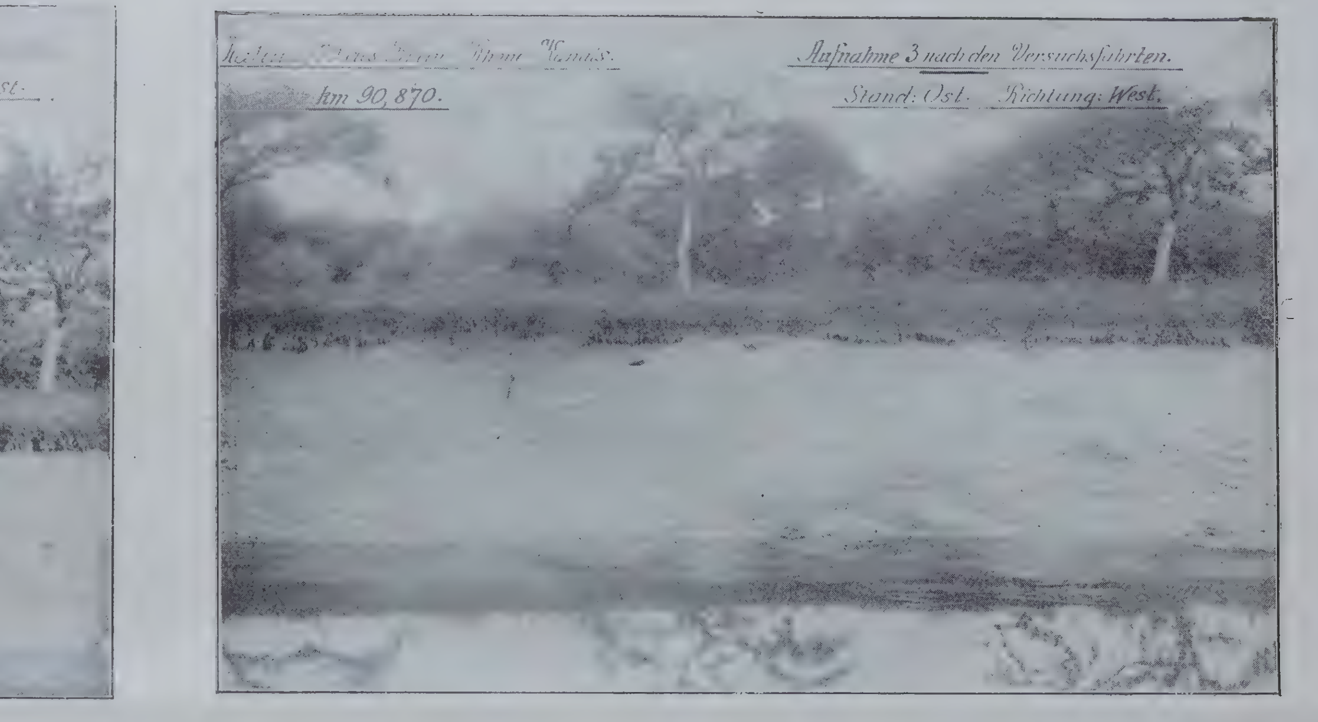

Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,542.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,542.
Aufnahme 1 nach den Versuchsfahrten.
Stand: Ost. Richtung: Schräg nach Norden.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,134.
Aufnahme 2 vor den Versuchsfahrten.
Stand: Ost. Richtung: West.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,134.
Aufnahme 2 nach den Versuchsfahrten.
Stand: Ost. Richtung: West.


km 90,870.


Aufnahme 3 nach den Versuchsfahrten.
km 90,870.
Stand: Ost. Richtung: West.

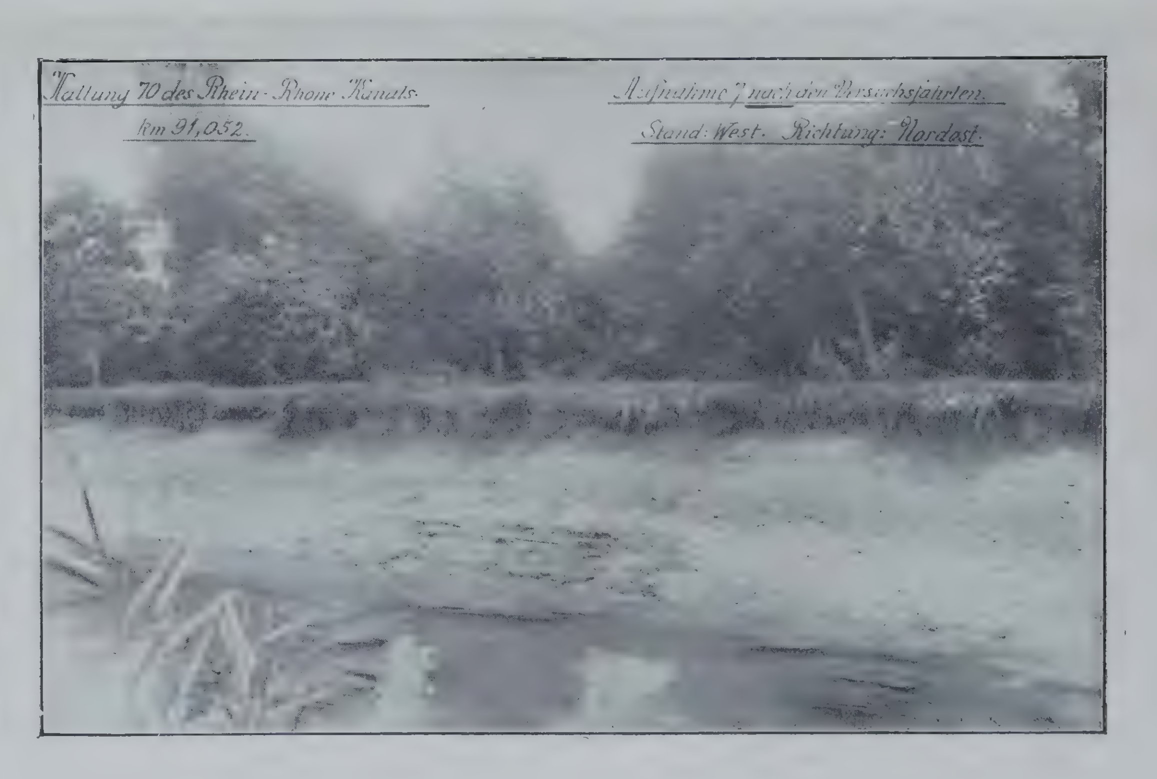

Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
Aufnahme 4 vor den Versuchsfahrten.
km 90,480.
Stand: Ost. Richtung: West.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
Aufnahme 4 nach den Versuchsfahrten.
km 90,480.
Stand: Ost. Richtung: West.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 90,372.
Aufnahme 6 vor den Versuchsfahrten.
Stand: West. Richtung: Nordost.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 90,372.
Stand: West.


Haltung
des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,052.
Aufnahme 7 vor den Versuchsfahrten.
Stand: West. Richtung: Nordost.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,052.
Aufnahme 7 nach den Versuchsfahrten.
Stand: West. Richtung: Nordost.




Stand: West. Richtung: Nordost.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
km 91,800.
Aufnahme 9 vor den Versuchsfahrten.
Stand: West. Richtung: Nordost.


Haltung 70 des Rhein-Rhone-Kanals.
Aufnahme 9 nach den Versuchsfahrten.
Stand: West. Richtung: Nordost.

im wesentlichen dem natürlichen Abfluß des Seengebiets, dem St.-Lorenzstrom. Dieser bietet nicht nur am Niagarafall selbst, sondern eigentlich auf der ganzen Strecke zwischen dem Erie-See und Montreal — mit Ausnahme des Ontario-Sees — schwierige Verhältnisse für die Schiffahrt. Zwischen dem Ontario-See und der Stadt Montreal gibt es bedeutende Stromschnellen, die durch eine Reihe von künstlichen Wasserstraßen, die sieben sogenannten St.-Lawrence-Kanäle, umgangen werden.

Unterhalb von Montreal ist der Strom schiffbar. Um ihn für die Ozeanschiffe fahrbar zu machen, bedurfte es freilich mancher umfassender Regulierungsarbeiten. Die Tiefe des Flusses betrug z. B. zwischen Montreal und Quebec ursprünglich nur 3⅔ m, doch ist diese Tiefe bereits seit 1844 zu wiederholten Malen künstlich vergrößert worden. Zurzeit hat die gesamte, 1616 km lange Stromstrecke vom kanadischen Haupthafen Montreal bis zur Mündung eine gleichmäßige Mindesttiefe von vollen 10,4 m. Diese an sich sehr günstigen natürlichen Verhältnisse werden allerdings durch klimatische Einflüsse empfindlich verschlechtert. Ist doch die Mündung des St. Lorenzstroms durchschnittlich in jedem Jahr nicht weniger als 141 Tage, d. h. 4⅔ Monate lang, vereist! Dazu gesellt sich auch in der besseren Jahreszeit, vornehmlich im Frühjahr, ein ganz ungewöhnlich großer Nebelreichtum, verbunden mit Eisberggefahr, der durch die von Norden längs der Küste herunterstreichende, kalte Polar-Meeresströmung verschuldet wird. Wie groß die Gefahr für die Schiffahrt in diesen Gewässern durch Witterungseinflüsse werden kann, hat ja der tragische Untergang des englischen Passagierdampfers „Express of Ireland“ am 29. Mai 1914 in der St.-Lorenzmündung nur allzu deutlich erwiesen!

Trotzdem bleibt natürlich die hervorragende Wasserstraße, die von der Ostküste bis ins Herz des nordamerikanischen Kontinents führt, von ungewöhnlich großer Wichtigkeit. Ist doch der Wasserweg von der Strommündung bis zu den fernsten Küstenplätzen des Oberen Sees, Fort William und Port Arthur, nicht weniger als 3595 km lang! Und von entsprechend großer Bedeutung ist die vollwertige Ersetzung der durch den Niagara bedingten Unterbrechung der Schiffahrtsstraße.

Diese Ersetzung ist bis heute nicht in wirklich vollwertigem Umfang gelungen. Bisher wurde sie, seit schon nahezu 90 Jahren, durch den sogenannten Welland-Kanal dargeboten, der den Niagara auf seinem östlichen, kanadischen, Ufer umgeht. Dieser 43 km lange Kanal, der im Jahre 1829 gebaut wurde, beginnt in Port Colborne am Erie-See und endet in Port Dalhousie am Ontario-See. 26 Schleusen überwinden den Höhenunterschied zwischen beiden Seen. Der Welland-Kanal war aber seit geraumer Zeit als veraltet zu betrachten. Seine Tiefe betrug nur 4⅕ m, und die großen Seeschiffe, die den St.-Lorenzstrom bis Montreal aufwärts befahren, sind daher natürlich nicht in der Lage, bis zu den Großen Seen vorzudringen. Schon auf den St.-Lawrence-Kanälen unterhalb des Ontario-Sees können nur Fahrzeuge von höchstens 1200 t Fassungsvermögen verkehren. Daß die Kanäle zwischen Montreal und dem Erie-See den heutigen Bedürfnissen in keiner Weise mehr entsprechen, zeigte sich am unverkennbarsten in einem starken Rückgang des Verkehrs, der immer das zuverlässigste Anzeichen dafür ist, daß eine Wasserstraße veraltet ist. Noch im Jahre 1897 stellte sich der Verkehr des Welland-Kanals auf insgesamt 1½ Millionen Tonnen. Fünf Jahre später aber war er bereits auf 825 000 t, also um 40 %, zurückgegangen. Ein zeitgemäßer Neubau des Kanals ist daher in den Vereinigten Staaten bereits seit rund vier Jahrzehnten erörtert worden und gewinnt neuerdings greifbare Gestalt.

Im „Scientific American“ vom 23. März 1918 hat M. J. A. L. Waddell und in Nr. 1865 des „Génie civil“ (S. 325 ff.) Ch. Dantin einen eingehenden Bericht über den neuen Kanalplan, der den Erie- und den Ontario-See miteinander verbinden soll, veröffentlicht. Den beiden Darstellungen seien die nachfolgenden Angaben entnommen.

Für die Vereinigten Staaten war es von vornherein eine ausgemachte Sache, daß der neue Niagara-Umgehungskanal nur auf dem vereinsstaatlichen, also dem westlichen Ufer der Wasserstraße, angelegt werden dürfe. Es ist nun in Aussicht genommen, den neuen Kanal auf dem Ostufer des Erie-Sees südlich Buffalo beginnen zu lassen, von wo er sich erst nach Osten, später ziemlich genau nach Norden wenden soll. Der neue Kanal soll eine Gesamtlänge von 64 km (gegenüber 43 km des alten) aufweisen, dazu eine Breite von 75 bis 90 m und eine Tiefe von 9 m. Das Hauptcharakteristikum des neuen Kanals wird die außerordentlich kleine Zahl von Schleusen und Schiffshebewerken sein, mit deren Hilfe der bedeutende Höhenunterschied von 99,65 m zwischen dem Erie- und dem Ontario-See überwunden werden soll. Während beim Schiffshebewerk von Henrichenburg, dem bisher größten der Welt, ein Höhenunterschied von 16 m mit einem Hub überwunden wird, sollen im neuen Welland-Kanal zwei Riesenhebewerke angebracht werden, von denen eines 31,7 m und das andere gar die doppelte Höhe von 63,4 m mit einemmal bewältigt. Die Schleusenkammern sollen dabei 201 m Länge, 21,3 m innere Breite und 10,65 m Wassertiefe aufweisen. Von der Einfahrt eines Schiffes in die Schleusenkammer bis zur Wiederausfahrt sollen bei der größeren Schleuse nur 20, bei der kleineren nur 15 Minuten vergehen. Gegenüber dem alten Kanalbetrieb mit seinen 26 Schleusen wird also eine ganz gewaltige Zeitersparnis erzielt werden können.

Daß der neue Niagara-Umgehungskanal bald gebaut werden wird, ist zurzeit höchst wahrscheinlich. Um zur vollen Geltung zu kommen und eine wirkliche seeschifftiefe Verbindung vom Ozean bis zu den Großen Seen zu erhalten, genügte freilich der neue Durchbruch durch die zwischen dem Erie- und dem Ontario-See sich erstreckende Landzunge noch keineswegs. Es wird vielmehr unbedingt erforderlich, daß durch Kanada auch ein moderner Umbau der St.-Lawrence-Kanäle für Dimensionen von Seeschiffgröße in die Wege geleitet wird. Wie notwendig es ist, einen Großschiffahrtsweg vom Meere her bis zu den Großen Seen zu erhalten, das haben die Vereinigten Staaten gerade während des Krieges lebhaft genug empfunden, als es sich für sie darum handelte, Anfang 1918 zur Behebung der großen Weltschiffsraumnot eine größere Zahl von Fahrzeugen, die auf den Großen Seen heimisch waren, zum Atlantischen Ozean zu schaffen. Damals gestattete die Unvollkommenheit der verbindenden Kanäle nur Schiffen bis zu 1200 t das Hinüberwechseln von den Seen zum Ozean. Der leistungsfähigsten Fahrzeuge vermochte man aber nicht habhaft zu werden oder doch nur zu einem sehr kleinen Umfang, indem man Schiffe zerlegte, in Teilen hinüber zum Ozean schaffte und dort wieder zusammensetzte.

Das war noch vor knapp einem Jahr. Seither hat man aber einen wichtigen Fortschritt insofern zu verzeichnen, als vor wenigen Monaten der Umbau des Erie-Kanals fertiggestellt und dem Betrieb übergeben worden ist, der bereits heute Schiffen bis 2000 t Tragfähigkeit den Verkehr zwischen Ozean und Großen Seen gestattet, und zwar allenthalben über vereinsstaatlichen Boden hinweg.

Der Erie-Kanal blickt bereits auf ein Alter von 100 Jahren zurück, denn er wurde von der Regierung der Vereinigten Staaten 1816 in Angriff genommen und 1826 vollendet. 610 km lang, verbindet er Buffalo am Erie-See und damit das gesamte Seengebiet mit dem Hudson-Fluß, der bei Albany erreicht wird. Dadurch ist neben Montreal auch New York zum Umschlagsseehafen für die Großen Seen geworden. Freilich litt auch dieser Kanal bis in die letzte Zeit hinein unter seinen viel zu geringen Größenverhältnissen. In der ersten

Gestalt war der Erie-Kanal nur 1,22 m tief und 8,49 m breit und trug nur Schiffe bis zu 70 t, die überdies den gesamten Höhenunterschied von 187 m mit Hilfe von nicht weniger als 72 Schleusen zu überwinden gezwungen waren.

Hatte der ursprüngliche Bau nur die bescheidene Summe von 30 Millionen Mark gekostet, so verschlangen zwei große Umbauten in den Jahren 1836 und 1862 das 4½fache dieses Betrages, nämlich 134½ Millionen Mark. Der Kanal wies seit den 60er Jahren eine Tiefe von 2,12 m und eine Schleusenweite von 15,77 m auf und vermochte 225-t-Schiffe zu tragen. Die Zahl der Schleusen wurde gleichzeitig jedoch bis auf 83 vermehrt und erst in neuen Umbauten der Jahre 1884 und 1891 wieder auf 72 verringert. Trotzdem veraltete auch der verbesserte Kanal erschreckend rasch und war der wachsenden Konkurrenz der Eisenbahnen nicht im entferntesten gewachsen. 1880 waren noch 4,15 Millionen Tonnen Frachtgüter auf dem Erie-Kanal befördert worden; 1894 waren es nur noch 2,83 Millionen Tonnen. Man entschloß sich daher 1895 zu einem nochmaligen Umbau: die Mindesttiefe wurde auf 2,74 m erhöht, durch Einfügung von fünf Schiffshebewerken konnten viele Schleusen erspart werden, und Schiffe bis zu 370 t Tragfähigkeit konnten nunmehr auf dem Kanal verkehren. Dennoch hob sich der Verkehr kaum und ging bald erneut zurück: 1904 wurden nur noch 2 Millionen Tonnen auf dem Kanal transportiert. Ein abermaliger, ganz großzügiger Umbau erwies sich als unvermeidlich.

1903 wurden für diesen Zweck 202½ Millionen Mark bewilligt, als erste Rate der auf 424 Millionen Mark geschätzten Arbeiten. 1905 begann der Umbau. Die Tiefe des Wasserwegs wurde auf 3,66 m erhöht, die Sohlenweite bis auf 22,8, die Spiegelbreite auf 37,52 m. Die Zahl der Schleusen beträgt freilich auch in dem neuen, 751 km langen Wasserweg noch 54, wovon 34 auf den eigentlichen Kanal entfallen.

Vom Erie-Kanal führt ein kurzer Seitenzweig, der Oswego-Kanal, der den gleichnamigen See kreuzt, zum Ontario-See, der bei Syracuse erreicht wird. Neben dem Welland- und dem neuen Niagara-Umgehungskanal besteht also noch eine dritte schiffbare Verbindung zwischen dem Erie- und dem Ontario-See über den westlichen Teil des Erie-Kanals und dem Oswego-Kanal. Außerdem ist der Erie-Kanal bzw. der Hudson auch mit dem unteren schiffbaren Teil des kanadischen St.-Lorenzstroms durch den Champlain-Kanal verbunden, der nach Whitehall am langgestreckten Champlain-See hinüberführt und durch dessen Abfluß, den Richelieu-River, den Lorenzstrom erreicht.

Der Krieg und die Notlage der Binnenschiffahrt

In seinem Aufsatz „Abrüstung und Aufgaben der Binnenschiffahrt“ in Heft 19/20 unserer Zeitschrift weist Herr Geh. Rat. Professor Flamm mit Recht darauf hin, wie notwendig es sein müsse, den heimkehrenden Kriegern ausreichende Beschäftigung und lohnenden Verdienst zu verschaffen, und dies auch durch Heranziehung unserer bestehenden während des Krieges verwaisten Werften, sowie dort, wo es das Bedürfnis erfordert, durch Schaffung neuer Werften zu betätigen. Zweifellos wird sich, sobald wir einigermaßen ruhige, übersehbare Verhältnisse haben werden, die Notwendigkeit ergeben, uns fehlenden Schiffsraum neu zu beschaffen, und zwar nicht nur für unsere See-, sondern auch für unsere Binnenhandelsflotte. Aber wir müssen auch weiter daran denken, die vielen Kähne unserer Privatschiffer, die in den einzelnen Stromgebieten, nicht zuletzt im Stromgebiet der Elbe und der Märkischen Wasserstraßen, durch den Krieg und seine Folgen stillgelegt gewesen sind, w i e d e r in betriebsfähigen Zustand zu versetzen bzw. an Stelle der verlorengegangenen neue zu erbauen; und auch das wird ausreichende Gelegenheit zur Beschäftigung für viele geben. Von allen unseren Stromgebieten haben nach den von uns angestellten Erhebungen wohl die Elbeschiffahrt und die mit ihr zusammenhängende Kleinschiffahrt auf der Elbe und den Märkischen Wasserstraßen durch den jetzt zu Ende gehenden Krieg am meisten gelitten. In bezug auf die überseeische Ein- und Ausfuhr ist die Elbe auf Hamburg angewiesen, dessen Verkehr vollständig unterbunden war, und für die anderweitige Ein- und Ausfuhr kommt in der Hauptsache Oesterreich in Frage, auch dieser Verkehr hat nahezu ganz versagt. Und unter dieser Notlage haben nicht nur die im Elbebereich bestehenden großen Schiffahrtsgesellschaften, sondern mindestens in gleichem Umfange und in besonders fühlbarer Weise auch die Kleinschiffahrt gelitten. Bei den großen Gesellschaften ist ein sehr beträchtlicher Teil des Aktienkapitals verloren gegangen; das muß als Folge des Krieges getragen werden. Bei der Kleinschiffahrt ist dagegen, was viel mehr ins Gewicht fällt, das wirtschaftliche Fortbestehen einer großen Anzahl Schiffseigner, deren Besitz eben wenigstens in der Hauptsache in dem Fahrzeug besteht, in äußerster Weise gefährdet, wo nicht ganz verlorengegangen. Eine große Anzahl dieser Schiffseigner hat bei dem plötzlichen Ausbruch des Krieges unverzüglich das Fahrzeug verlassen und fremder Obhut, oft fern vom Heimathafen, überlassen müssen. Hier haben freilich die beteiligten Behörden nach Kräften helfend eingegriffen. Die in Frage kommenden Hafenbehörden haben für die zurückgebliebenen Fahrzeuge die Ueberwachung und Instandhaltung, soweit es möglich war, übernommen. Die Staatsbehörden haben auf ihre Kosten mit fiskalischen Dampfern, soweit dies anging, die Kähne in die Heimathäfen abschleppen lassen, wo die bessere Ueberwachung und Instandhaltung teils durch die Angehörigen, teils auch durch staatliche Beamte besser gewährleistet war.

Trotz aller dieser Aufwendungen und Mühewaltungen ist es aber doch nicht gelungen, den Privatschiffern jegliche Sorge abzunehmen, und dies wird jetzt in ganzem Umfange in die Erscheinung treten, wenn die zum Heeresdienst einberufen gewesenen Schiffer zurückkehren und feststellen können, in welchen Zustand ihre Fahrzeuge, ihr einziges Besitztum und ihr Handwerkszeug, in der Zwischenzeit geraten sind. Jeder Kahn und insbesondere die aus Holz gebauten Kähne erfordern eine andauernde sorgfältige Ueberwachung und Instandhaltung. Liegen sie in unbeladenem Zustande in Ruhe, so sind die sonst vom Wasser umspülten Flächen trocken und besonders dem Verderben ausgesetzt. Die Kähne werden dann leck und können vor dem Versinken kaum gerettet werden. Es ist leider mehrfach aus diesem Grunde nicht immer möglich gewesen, Kähne trotz des guten Willens der Staatsbauverwaltung in ihren Heimatshafen abzuschleppen, weil sie eben nicht mehr abschleppfähig waren. Der Kahn stellt aber das Haupteigentum des Schiffers und sein Handwerkszeug dar, und aus diesem Grunde muß nicht allein der Schiffer selbst wegen, sondern im allgemeinen öffentlichen Interesse der Aufrechterhaltung der Schiffahrt, deren Darniederliegen während des so lange andauernden Krieges aufrichtig zu bedauern ist und in weiten Kreisen tief empfunden wird — wir erinnern nur an die ausgebliebenen Zufuhren von Brenn- und Heizstoffen u. a. — von Staats wegen und von sonst berufenen Verwaltungen, Versicherungs- und anderen Gesellschaften helfend eingegriffen werden. Nun ist allerdings in diesem Sinne zur leihweisen Beschaffung der erforderlichen Gelder eine Kriegshilfskasse, unter anderem auch für die Provinz Sachsen, eingerichtet worden, aber soweit bekannt, haben sich Schiffer bisher noch nicht dazu entschließen können, davon Gebrauch zu machen, wegen der damit verbundenen Weiterungen und der ihnen daraus entstehenden Belastung. Und gerade das letztere ist bei der bereits bestehenden Belastung der Kähne wohl zu verstehen. Die Frage, wie den Schiffern in ihrer unverschuldeten Notlage geholfen werden kann, hat denn auch bereits mehrfach zu Beratungen und Vorschlägen mannigfacher Art Veranlassung gegeben. So ist in einer Versammlung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, die zu dem Zwecke der Förderung der Schifferfürsorge am 23. März 1916 stattgefunden hat, von dem Direktor der Transportgenossenschaft darauf hingewiesen worden, es möchten langfristige unverzinsliche Darlehen aus öffentlichen Mitteln bereit gestellt werden, um den Schiffsbesitzern die Instandsetzung ihrer Fahrzeuge, Neubeschaffungen und Neuausrüstungen und somit die Wiederaufnahme des Betriebes nach dem Kriege zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. Es ist bisher nur von den Kähnen der zum Heeresdienst einberufenen Kriegsteilnehmer die Rede gewesen, die in diesem Sinne angestellten Erhebungen haben indessen ergeben, daß durch den Krieg und seine Folgeerscheinungen auch eine Anzahl anderer Schiffer mit ihren Kähnen in Not geraten ist; auch diesen wird im Hinblick auf das allgemeine Volksinteresse, welches eine tunlichst baldige Wiederaufnahme des Schiffahrtsbetriebes in vollem Umfange angezeigt erscheinen läßt, in sinngemäßer Weise geholfen werden müssen. Gerade dem Schiffahrtsverkehr stehen um so größere verantwortlichere Aufgaben bevor, als an unsere Eisenbahnen besonders große Anforderungen gestellt werden, denen sie um so weniger werden genügen können, als in den Waffenstillstands- und mehr wohl in den Friedensbedingungen die Abgabe von außerordentlich viel Verkehrs- und Betriebsmaterial gefordert ist bzw. noch gefordert werden wird. Dazu ist ferner nicht unbeachtet zu lassen, daß es für das uns verbleibende Eisenbahnmaterial infolge der während des andauernden Krieges notwendigen besonderen Inanspruchnahme und

der damit verbundenen außergewöhnlichen Abnutzung auch gewisse Zeit erfordern wird, um wieder auf die volle Höhe der friedensgemäßen Leistungsfähigkeit gebracht zu werden. Aus allem geht hervor, daß wir des eigensten Volkswohles wegen mit allen Mitteln in äußerster Weise bestrebt sein müssen, unsere Wasserstraßen wieder leistungsfähig zu machen und zu diesem Zwecke unseren Schiffern in ihrer durch den andauernden Krieg verursachten Notlage nachdrücklichst zu helfen. Düsing.

Der Suezkanal im Weltkriege

Bei der Besprechung des Jahrbuchs 1917/18 des Norddeutschen Lloyd in Bremen in Nummer 15/16 August unserer Vereinszeitschrift haben wir auch des „Suezkanals im Weltkriege" mit kurzen Worten Erwägung getan, glauben aber heute auf diesen Gegenstand seiner weitgehenden Bedeutung wegen etwas näher eingehen zu sollen. Gerade dieser Kanal ist in seinen gesamten Verkehrs- und Betriebsverhältnissen von dem andauernden Weltkriege besonders schwer betroffen worden. Wenn in dem betreffenden Abschnitt des Jahrbuchs auch von dem erheblichen Niedergange der Einnahmen aus dem Kanal gesprochen wird, so legen wir weniger Wert darauf, als darauf, daß ein derartiges Unternehmen seiner Hauptaufgabe, für den Weltenverkehr nutzbringend zu wirken, durch die Kriegsereignisse in einer so weit gehenden Weise entzogen worden ist. Die Hauptsache ist, der Verkehr ist sehr erheblich zurückgegangen, die Einnahmen haben sich außerordentlich verringert, die Ausgaben sind in entsprechendem Maße gestiegen.

Um den Rückgang des Verkehrs in den letzten Jahren deutlich zu machen, seien die nachstehenden Zahlen genannt:

Es benutzten den Kanal in den Jahren:

			Brutto-Reg.-T.		Netto-Reg.-T.
1912: . . .	5373 Schiffe	mit	28 008 945	oder	202 275 120
1913: . . .	5085	„ „	27 737 180	„	20 033 914
1914: . . .	4802	„ „	26 866 340	„	19 409 415
1915: . . .	3708	„ „	21 027 457	„	15 266 155
1916: . . .	3110	„ „	16 394 288	„	12 325 347
1917: . . .	2353	„ „	?	„	8 368 918

Der Rückgang des Jahres 1913 gegen 1912 scheidet aus, weil er nicht auf Kriegsursachen beruht.

Immerhin ist festgestellt, daß der Rückgang während der vier Kriegsjahre gegenüber den Vorjahren zusammen:

			Brutto-Reg.-T.		Netto-Reg.-T.
1914 um	283 Schiffe	mit	870 740	oder	624 389
1915 „	1194	„ „	5 838 383	„	4 143 340
1916 „	598	„ „	4 133 169	„	2 940 808
1917 „	757	„ „	?	„	3 956 429
zusammen	2832 Schiffe	mit			11 664 966

betragen hat.

Mit Rücksicht auf den Rückgang der Einnahmen ist man mit der Erhöhung der Gebühren vorgegangen, und zwar sind diese für beladene Schiffe seit Beginn des Krieges um 36 % erhöht worden. Dies ergibt für die Netto-Tonne 8,50 Franken, welcher Satz vom 1. Januar 1918 ab auch für unbeladene Schiffe erhoben wird.

Die Mittelmächte sind Anfang August 1914 aus dem Verkehr durch den Suez-Kanal ausgeschieden; bis dahin hatte Deutschland im Gesamtverkehr an zweiter, Oesterreich-Ungarn an fünfter Stelle gestanden, d. h. Deutschland im Jahre 1913 778 Schiffe mit 3 352 287 Netto-Tonnen., Oesterreich-Ungarn 1913 246 Schiffe mit 845 830 Netto-Tonnen. An der Spitze des ganzen Verkehrs hat von je her England gestanden; im Jahre 1913: 2951 Schiffe mit 12 052 484 Netto-Tonnen.

Auf die Dauer der Durchfahrt durch den Kanal von Port Said nach Suez haben die in der Kriegszeit getroffenen militärischen Maßnahmen nicht unerheblich verzögernd eingewirkt. Die mittlere Durchfahrtzeit betrug:

1913	16 Stunden	19 Minuten
1914	16 „	11 „
1915	17 „	58 „
1916	19 „	12 „

Besonders starken Einfluß hat der Krieg auf den Passagierverkehr durch den Kanal ausgeübt, weniger auf die Gesamtzahl der Personen überhaupt, als auf die Art derselben. Es wurden befördert:

	Insgesamt	davon Zivilpersonen	Militär	Sonderpassagiere (Pilger, Auswanderer u. a.)
1913	282 235	169 641	58 748	23 846
1914	391 772	155 183	228 720	7 869
1915	210 530	86 653	119 812	4 065
1916	283 030	45 743	235 441	1 846

Hamburg und die Weiterführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe

Der Hamburger Verein für Flußschiffahrt hielt in Gemeinschaft mit dem Verein für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Neuelbe am 11. Juli im Fährschiffergebäude zu Hamburg eine stark besuchte Versammlung ab, um zur Frage der Weiterführung des Mittellandkanals Stellung zu nehmen. In der Versammlung waren besonders vertreten der Hamburger und Lübecker Senat, die Handelskammern Hamburg, Lübeck, Harburg und Lüneburg, fast alle Hamburger Vereine und Verbände des Ueberseehandels, der Schiffahrt und Industrie, verschiedene Fraktionen der Hamburger Bürgerschaft, der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, der Elbe-Ostsee-Kanal-Verein u. a. m. Erschienen waren ferner der Präses der Bürgerschaft von Hamburg, ein Vertreter des Reichsschiedsgerichtshofs für Kriegswirtschaft und ein Vertreter der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens.

Der Vorsitzende des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt, Direktor Georg Heesch, begrüßte die Erschienenen im Namen der beiden Vereine und führte aus, daß er aus der starken Beteiligung die Bestätigung entnehmen dürfe, daß es der Erschienenen Wunsch und Wille sei, die zur Erörterung stehenden Bestrebungen nachdrücklich zu unterstützen. Er fuhr fort:

Wenn auch bei uns die wichtigen Fragen des Ueberseehandels, der Industrie und der Seeschiffahrt im Vordergrunde stehen, so haben doch die Fragen, welche das Inland beschäftigen und den Ausbau der Verkehrswege daselbst betreffen, eine derartige Bedeutung für unsere Seehäfen, daß es unbedingt erforderlich ist, auch deren Interessen bei der Entscheidung in die Wagschale zu werfen. In erster Linie trifft dies bei dem Ausbau des Mittellandkanals bis zur Elbe zu. Ueber die Notwendigkeit, die fehlende Wasserverbindung zwischen Hannover und Magdeburg herzustellen, besteht kein Zweifel mehr. Wohl aber gehen die Meinungen, welche Linienführung die zweckmäßigste sein wird, zurzeit noch weit auseinander. Der Zweck unserer heutigen Versammlung soll sein, Sie über die verschiedenen Planungen zu unterrichten, um Ihnen Gelegenheit zu bieten, sich selbst ein Urteil darüber zu bilden, welche Linie: Nord-, Süd- oder Mittellinie von uns angestrebt werden soll.

Ueber den Vortrag des Herrn Baurat Höch haben wir in der vorigen Nummer unserer Zeitschrift bereits eingehend berichtet.

In der Diskussion sprach zunächst

Dr. Mathies, Syndikus der Hamburger Handelskammer. Wir entnehmen seinen Ausführungen folgendes:

Ueber die Wirkung der Fortführung des Mittellandkanals auf den Hamburger Verkehr läßt sich angesichts der Unsicherheit der Gestaltung der Bahntarife wie auch der Schiffsfrachten nichts absolut Sicheres vorhersagen. Im westöstlich gerichteten, innerdeutschen Verkehr wird er direkt nachteilig für Hamburg sein. Soweit dieser bisher seinen Weg über Hamburg nahm, z. B. der Verkehr von Kohlen und Eisen, der mit der Bahn von Rheinland-Westfalen nach Hamburg kam und von da elbaufwärts, vor allem nach Berlin ging, und der durch die Erhöhung der Ausnahmetarife und der Umladegebühren in Hamburg ohnedies schon nahezu unmöglich gemacht ist, wird er auf den Mittellandkanal übergehen. Ebenso in umgekehrter Richtung der Zuckerverkehr, der elbabwärts nach Hamburg und von da über See nach dem Rhein ging. Trotzdem darf Hamburg der Fortführung des Mittellandkanals nicht widersprechen, denn eine Verkehrsstadt, wie Hamburg es in ausgesprochenster Weise ist, darf nicht verkehrsfeindlich sein. Wohl aber kann und muß Hamburg verlangen, daß in der Linienführung des Kanals auf es Rücksicht genommen wird, so daß dieser ihm neben den Nachteilen auch Vorteile bringt. Diese sind — neben solchen zu Zeiten der Absperrung der Nordsee wie in diesem Kriege — in der Erschließung von Verkehr in südnördlicher Richtung zu suchen, in der der Mittellandkanal als Zubringer oder Abnehmer der Elbe dienen wird. In dieser Beziehung darf man sich keinen großen Hoffnungen auf Heranziehung von Verkehr aus Rheinland-Westfalen hingeben. Denn im Vergleich zu Rotterdam endet der Einfluß Hamburgs auf der neuen Wasserstraße schon unweit westlich Hannover.

Insoweit spielt die Wahl der Nordlinie oder der tarifkilometrisch 54 km weiteren Südlinie keine große Rolle. Von erheblich größerer Bedeutung war dagegen der vorgeschlagene Nord-Süd-Kanal, der den großen Umweg von Hannover nach Hamburg von 441 km (gegen 169 km der Eisenbahnlinie über Soltau) um 250 km abkürzen und das Einflußbereich Hamburgs gegenüber Rotterdam um 175 km bis in die Gegend von Münster ausdehnen würde. Aber nach Rheinland-Westfalen hin würde Hamburg stets dem Wettbewerb des ihm erheblich näher gelegenen Bremen aus-

gesetzt sein und daher auf jeden Fall wenig Vorteil haben. Anders liegt es dagegen in bezug auf die Aufschließung des bisher von einer Wasserstraße noch nicht durchzogenen Gebiets zwischen Hannover und der Elbe. Es ist mit Bodenschätzen (Kali, Eisenerze) reich bedacht und schon jetzt mit Industrie, die sich um Hannover, Hildesheim, Peine, Braunschweig und Magdeburg gruppiert, besetzt und diese dürfte in Zukunft noch einen beträchtlich gesteigerten Aufschwung nehmen. Dieses ganze Gebiet gehört eisenbahntarifarisch von Braunschweig westlich zu Bremen. Auch durch den Mittellandkanal würde das Einflußbereich Hamburgs wegen des großen Umwegs über Magdeburg nicht erheblich über Braunschweig hinausgehen. Wenn aber der schon erwähnte Nord-Süd-Kanal gebaut würde, dann würde Hamburg noch auf der ganzen westlichen Hälfte des Gebiets bis einschließlich Hannover erfolgreich in Wettbewerb treten können. Vor allem würde der Kaliversand aus dem Becken südlich Hildesheim und der Eisenversand aus Peine seinen Weg nach der See über Hamburg nehmen. Der Nord-Süd-Kanal ist nun nur an die Nordlinie des Mittellandkanals günstig anzuschließen. Schon über die Mittellinie würde ein Mehrweg von 32 km erforderlich sein, abgesehen davon, daß diese eine höhere Scheitelhaltung hat als die Nordlinie und deshalb einen unnützen Anstieg erforderlich machte. Die Rücksicht auf den späteren Bau des Nord-Süd-Kanals erheischt daher vom Hamburger Standpunkt aus unbedingt den Bau der Nordlinie. Ihr gegenüber müssen etwa vorhandene geringe andere Vorteile der Mittellinie in den Hintergrund treten. Die Südlinie scheidet ganz aus. Der Bau der Nordlinie liegt aber nicht nur im Hamburger, sonderen auch im allgemeinen Interesse. Denn sie ist die kürzeste und darum für den Durchgangsverkehr, der drei Viertel des gesamten Kanalverkehrs ausmachen wird, die geeignetste.

Hierauf wurde von

Dr. Edm. Klée-Gobert zur Erleichterung der weiteren Erörterung eine Entschließung zur Vorlesung gebracht, worauf

Dr. Remme das Wort ergriff und ausführte, daß jedes große wirtschaftliche Problem von mehreren Seiten betrachtet und beurteilt werden könne: von der technischen, finanzpolitischen, strategischen, privaten, volks- und weltwirtschaftlichen Seite.

Die Heranführung einer Wasserstraße, selbst in einem wirtschaftlich hochentwickelten Gebiete, unmittelbar an die mittleren und kleineren Orte sei nicht unbedingt nötig. Es sei auf anderen Verkehrsgebieten, so auf der Saale und auf der Mittelelbe erwiesen, daß es durchaus genüge, wenn leistungsfähige Umschlagsplätze, große Sammelhäfen in der Nähe vorhanden sind. Im übrigen dürfe man beim Bau einer Wasserstraße nicht nur das von dieser aufgeschlossene Gebiet im Auge haben, man dürfe die Frage nicht umgrenzen nach lokalen Interessen oder nach einigen Tarifkilometern, sondern man müsse sie im Rahmen des ganzen deutschen Binnenwasserstraßennetzes betrachten. Tue man dies, dann müsse man sich aus allgemeinen Gründen für die nördliche Linie, die den Anschluß des Nord-Süd-Kanals ermögliche, aussprechen. Von einer nördlichen Linienführung hätten alle wesentlichen Gebiete, wie der Redner darlegte, Vorteile, und nicht zuletzt ergäben sich Vorteile hieraus für die Freie und Hansestadt Hamburg, die durch den Krieg so schwere Opfer habe auf sich nehmen müssen und der man daher immer und überall die Wege ebnen sollte, um sie wiederum zu dem zu machen, was sie war: eine See- und Weltstadt ersten Ranges, sich selbst und ganz Deutschland zu Ehre und Nutzen. Hierzu werde zu seinem Teile der Bau der nördlichen Linie des Mittellandkanals beitragen. Redner tritt für restlose Annahme der vorgetragenen Entschließung ein.

Baudirektor Lichtweiß erklärt, daß er längere Ausführungen beabsichtigt habe, aber durch die Bekanntgabe der Resolution in der Lage sei, sich kürzer zu fassen.

Redner bittet, in der Entschließung anstatt „1000-Tonnen-Schiffe" zu sagen „mindestens 1000-Tonnen-Schiffe", denn das zu erstrebende Ziel müsse das 1200-Tonnen-Schiff sein, weil in wenigen Jahren dieser Typ durchgeführt werden dürfte.

Redner empfiehlt sodann noch einige kleine Aenderungen in der vorgelesenen Entschließung und bringt zum Ausdruck, daß man sich bei einer Entschließung, welche man in Hamburg aufstellt, seiner Ansicht nach klar für eine Linienführung aussprechen müsse. Nach dem Ergebnis der Versammlung könne man sich nur auf dem Standpunkt der Nordlinie präzisieren.

Vom Standpunkte der Binnenschiffahrt nimmt noch

Direktor Cords das Wort und führt aus, daß man sich in den Kreisen der Flußschiffahrt mit der vorliegenden Kanalfrage eingehend beschäftigt habe und zu dem Ergebnis gekommen sei, daß man die Nordlinie fördern müsse. Die Binnenschiffahrt begrüße die Weiterführung des Mittellandkanals lebhaft, weil sie durch diese endlich die nötige Durchführung der Regulierung der Elbe erhoffen dürfe.

Prof. Dr. Baltzer (Wismar) spricht für den Elbe-Ostsee-Kanal-Verein, der es sich nach den Ausführungen des Redners zum Ziel gesetzt habe, die Verbindung Mecklenburgs mit den deutschen Binnenwasserstraßen herbeizuführen. Dem Verein seien die wichtigsten Städte Mecklenburgs, welche in Frage kämen, angeschlossen. Der Elbe-Ostsee-Kanal-Verein bilde eine große, schnell wachsende Vereinigung und man möge bedenken, daß Mecklenburg für die Ueberschüsse seiner reichen Ernte ein außerordentliches Interesse an der Schaffung günstiger Verkehrswege habe. Die Nordlinie komme nicht nur für Hamburg und Lübeck in Frage, sondern sie müsse auch vom Mecklenburgischen Standpunkt aus gefordert werden. Redner habe in den heutigen Ausführungen einen Hinweis auf die von anderer Seite empfohlene Ergänzung zum Nord-Süd-Kanal vermißt. Diese würde einen kürzeren, billigeren und wirksameren Weg von Nord nach Süd herstellen, nämlich die Jeetze hinauf, im Tal der Ise nach Gifhorn, wodurch die zu kanalisierenden Strecken wesentlich kleiner würden. Außerdem würde sich hierdurch der Vorteil ergeben, daß man die sehr wertvollen agrarischen Landschaften in der Altmark und Mecklenburg als Bundesgenossen bekäme. Redner dankt für die empfangenen Anregungen, erklärt, daß er sich in voller Uebereinstimmung mit den verschiedenen Referenten befinde und empfiehlt die Annahme der vorgeschlagenen Entschließung.

Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen kleinen Aenderungen gelangt von der Versammlung einstimmig folgende Entschließung zur Annahme:

„Die von dem Hamburger Verein für Flußschiffahrt und dem Verein zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe zu Hamburg einberufene Versammlung bezeichnet den Bau des fehlenden Stücks des Mittellandkanals mit Rücksicht auf die Verbindung des westlichen und östlichen Wasserstraßennetzes als notwendig, obwohl daraus für Hamburg mit Sicherheit erhebliche Nachteile zu erwarten sind. Deshalb muß die Linienführung eine solche sein, daß sie ausgleichend Hamburg neben den Nachteilen auch Vorteile bringt. Es kommt deshalb nur die in einer Haltung von Hannover-Misburg bis über die Elbe geführte Nordlinie in Betracht, weil diese allein eine Einführung des zu erstrebenden Nord-Süd-Kanals vorteilhaft ermöglicht, der den Elbehäfen und Lübeck erst einen wirklichen Nutzen der Fortführung des Mittellandkanals bringen wird. Die Nordlinie liegt darüber hinaus auch im allgemeinen Interesse, denn der Durchgangsverkehr, der den Ortsverkehr des Mittellandkanals bei weitem überflügeln wird, erheischt eine möglichst kurze Verbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und Groß-Berlin und den östlichen Wasserstraßen. Deshalb muß der Kanal auch, wie vom Ministerialdirektor Sympher vorgeschlagen, für mindestens 1000-Tonnen-Schiffe ausgebaut werden. Er darf ferner die Elbe nicht im Niveau kreuzen, sondern muß auf einer Brücke über sie hinweg geführt werden, weil anderenfalls der Verkehr auf der Elbe gefährdet und bei schlechten Wasserständen der Elbe der Kanalverkehr gestört werden würde."

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Die Haftung des Schiffseigners bei Zusammenstoss von Schiffen auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern.

Bezüglich der aufgeworfenen Frage bestimmt der § 92 B.-Sch.-G. lediglich, daß in dieser Hinsicht die Vorschriften der §§ 734 bis 739 HGB. mit der Maßgabe entsprechende Anwendung finden sollen, daß an Stelle des Reeders der Schiffseigner tritt. Die entsprechende Anwendung der nunmehr maßgebenden Vorschriften der §§ 734, 735 HGB. (R.-G. vom 7. Januar 1913, G.-S. S. 90) auf die Haftung des Schiffseigners ergibt: Ist die Ursache des Zusammenstoßes Zufall, höhere Gewalt oder besteht hierüber Ungewißheit, so entfällt jegliche Haftung. War der Zusammenstoß durch das Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt worden, so ist der Schiffseigner dieses Schiffes schadenersatzpflichtig. Liegt gemeinsames Verschulden der Besatzung der Schiffe vor, so findet gemäß § 736 HGB. eine Schadenfeststellung nach dem Verhältnis der Schwere des beiderseitigen Verschuldens statt.

An die Stelle der in dem früheren § 734 HGB. angezogenen Bestimmungen der §§ 485, 486 HGB. treten im Binnenschiffahrtsrecht die Vorschriften der §§ 3, 4 B.-Sch.-G. (§ 3 B.-Sch.G. und § 485 HGB. stimmen dem Sinn nach völlig überein, nicht dagegen § 4 B.-Sch.-G. völlig mit dem § 486 HGB.). Abweichend vom Seerecht bestimmt nämlich § 4 Abs. 2, S. 2 B.-Sch.-G., daß der Schiffseigner, auch wenn er das Schiff selbst führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Fracht und Ladung haftet, falls ihm nicht böswillige Handlungsweise zur Last fällt.

Voraussetzung der Haftung des Schiffseigners ist demnach, daß entweder ein eigenes Verschulden — falls er das Schiff selbst führt — bezüglich des Zusammenstoßes vorliegt oder Verschulden einer Person der Besatzung. Bemerkenswert ist, daß nach § 3 Abs. 2 B.-Sch.-G. Zwangslotsen nicht zur Schiffsbesatzung gehören, wohl dagegen freiwillig angenommene. Ist also der Zusammenstoß der Schiffe durch das Verschulden eines freiwillig angenommenen Lotsen herbeigeführt worden, so haftet der Schiffseigner dafür gemäß den §§ 92, 93 B.-Sch.-G. Handelt es sich dagegen um einen Zwangslotsen, so sind diese Bestimmungen demnach unanwendbar. Es entsteht die Frage, gegen wen in diesem

Fall der Schiffseigner des geschädigten Schiffes oder der geschädigte Ladungsbeteiligte Schadenersatzansprüche geltend machen kann.

Eine Haftung des Schiffseigners in dem gedachten Fall besteht dann nicht, wenn die zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben (§ 738 HGB. und § 92 B.-Sch.-G.); den Ladungsbeteiligten ist der Schiffseigner nicht schadenersatzpflichtig, weil hier der Schaden durch Umstände herbeigeführt worden ist, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte. Dagegen können die Geschädigten auf Grund des § 831 BGB. gegen Staat oder Kommune ihre Schadenersatzansprüche stützen, falls die Zwangslotsen — wie regelmäßig — von diesen juristischen Personen angestellt sind. R.-G. Bd. 74, S. 250; Bd. 79, S. 101, Lotse des Kaiser-Wilhelm-Kanals). Eine Haftung letzterer aus den §§ 31, 89 BGB. läßt sich nach diesem Urteil nicht herleiten (so daß diese in der Regel durch Führung des Exkulpationsbeweises Klageabweisung erzielen werden), wohl dagegen aus § 1 ff. des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1910 in Verbindung mit § 839 Abs. 1 BGB. bei Vorliegen von deren Voraussetzungen wie das Reichsgericht nunmehr entschieden hat (4. Dezember 1914, J. W. 1915 S. 328).

Den Beweis für das Verschulden der Schiffsbesatzung und den Kausalzusammenhang zwischen diesem Verhalten und dem Zusammenstoß hat der Eigentümer des Schiffes oder der Ladung, der den Ersatzanspruch geltend macht, zu erbringen. Der Nachweis des Verschuldens wird allerdings dem Geschädigten vielfach erspart, da öfters Vermutungen hierfür eingreifen. In diesem Falle hat also der beklagte Schiffseigner den Exkulpationsbeweis zu führen. (Vgl. R.-O.-H. Bd. 9, S. 171, Vermutung für ein Verschulden des fahrenden Schiffes bei Zusammenstoß mit einem festliegenden, falls nicht etwa die Vorschriften über das Brennen farbiger Lichter oder den Liegeplatz verletzt sind; Vermutung für ein Verschulden des überholenden Schiffes bei einem solchen Versuch.) Nach ständiger Rechtsprechung gilt ferner eine nur durch den Gegenbeweis entkräftbare Vermutung dann, wenn bei dem Zusammenstoß gesetzliche oder polizeiliche Vorschriften von der Schiffsbesatzung des Beklagten verletzt wurden. Trotz dieses Grundsatzes, der nicht nur im Seerecht (vgl. Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880), sondern auch im Binnenschiffahrtsrecht gilt, ist jedoch der Kläger nicht in allen derartigen Fällen seiner Beweispflicht völlig enthoben. Bei Anwendung dieser Vermutung müssen vielmehr nach dem Reichsgericht (Bd. 23, S. 109) derartige tatsächliche Umstände als gewiß und eines Beweises nicht bedürftig vorliegen, daß darin ein äußeres Zuwiderhandeln des Beschuldigten zu erblicken ist. Andernfalls bedarf es eines Nachweises des Klägers, daß der Beklagte nach objektiver Sachlage gegen diese Vorschriften verstoßen hat. Letzterenfalls kann jedoch, wie das Reichsgericht zutreffend ausführt, die Vermutung dann nicht Platz greifen, wenn die äußeren Umstände dem Handelnden nicht die Möglichkeit gewähren, eine Lage zu erkennen, für die ein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben war; andernfalls könne nicht mehr von einer verantwortlichen Verletzung derartiger Vorschriften die Rede sein[1]).

Bei Zusammenstoß des Schleppers mit seinem Anhängeschiff regelt sich die Haftung des Schiffseigners nach Vertragsgrundsätzen, da hier ein Werkvertrag vorliegt; er haftet somit gemäß § 276 BGB. für jede Fahrlässigkeit und für das Verschulden seiner Schiffsbesatzung nach § 278 RGB. Bei Schädigungen Dritter durch ein Schiff des Schleppzuges greift § 4 Abs. 3 B.-Sch.-G. ein; die Haftung erstreckt sich nur auf dieses den Schaden verursachende Schiff (und dessen Fracht).

Bezüglich des Umfanges des zu ersetzenden Schadens verpflichtet der nunmehr maßgebende § 735 HGB. den Reeder zum Ersatz des Schadens; der Schiffseigner hat daher dem Geschädigten vollen Ersatz zu leisten, insbesondere also auch gemäß § 252 BGB. den entgangenen Gewinn. (Vgl. R.-G. Bd. 25, S. 77; O.-L.-G. Hamburg, 24. November 1911 und 6. März 1912. Hans. G.-Z. 1912, Hbl. 20, 128.

Eine große Bedeutung hat bei den Schadensprozessen der vorliegenden Art die Frage nach dem Kausalzusammenhang. Daß dieser stets vorhanden sein muß, geht schon aus dem Wortlaut des § 735 HGB. hervor, da ja der Zusammenstoß „durch Verschulden der Besatzung eines der Schiffe herbeigeführt" sein muß. Ob diese Fassung sehr glücklich gewählt ist, mag dahingestellt bleiben. Objektiv muß jedenfalls entweder ein Tun der Schiffsbesatzung vorliegen, das den Zusammenstoß der Schiffe nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen verursachen mußte, oder auch ein Unterlassen einer solchen Handlungsweise, die normalerweise den Zusammenstoß verhütet haben würde. Subjektiv muß dieses Verhalten der Schiffsbesatzung — Tun oder Unterlassen — ein schuldhaftes (vorsätzliches oder fahrlässiges) sein.

Den Beweis des Kausalzusammenhanges wie den des Verschuldens der Schiffsbesatzung hat der Kläger in dem Schadensprozeß zu erbringen, soweit nicht bezüglich des Verschuldens die von der Rechtsprechung herausgebildeten Vermutungen (s. oben) eingreifen. Bemerkenswert ist insbesondere die Beweisverteilung bei Verstößen gegen Polizeivorschriften. So haben sich nach § 29 der Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal vom 29. Juli 1901 Schiffe, die einander im Kanal begegnen, nach Steuerbord auszuweichen. Nach dem Tatbestand des Urteils des Oberlandesgerichts Hamburg vom 11. März 1912 (L.-Z. 1913 S. 405) hatte der Leichter „Post" diese Vorschrift nicht befolgt, war vielmehr nach der Südseite des Fahrwassers direkt auf den „H.-C.-Kiehn"-Schleppzug losgefahren und so mit der „Minna Kiehn" in Kollision geraten. Das Oberlandesgericht Hamburg nimmt an, daß hiernach ein Verstoß gegen eine polizeiliche Vorschrift vorliege, dessen Kausalität für den Unfall feststehe; es sei unter diesen Umständen nach konstanter Rechtsprechung (vgl. R.-G. Bd. 69, S. 434; 76, S. 297) Sache des Beklagten, jenen Verstoß zu rechtfertigen.

Wie ersichtlich, handelt es sich auch hier nicht um eine Ausnahme von der Regel, daß der Nachweis des Kausalzusammenhanges von dem Kläger zu erbringen sei. Denn selbstverständlich erübrigt sich dieser Beweis, wenn nach der objekten Sachlage der Kausalzusammenhang schon feststeht, wie dies in dem erwähnten Urteil der Fall war. Es konnte sich daher nur noch um die hiervon scharf zu trennende Frage des Verschuldens handeln. Da ein Verstoß gegen Polizeivorschriften in Frage stand, griff zuungunsten des Beklagten eine Vermutung für sein Verschulden ein, so daß er den Exkulpationsbeweis, wie erwähnt, zu führen hatte. Bemerkenswert ist in dieser Hinsicht noch, daß es nach dem Reichsgericht (Bd. 69, S. 434) hierbei genügt, wenn der Beklagte die Wahrscheinlichkeit eines Gesamtherganges dartut, in dem kein von ihm zu vertretendes Verschulden zu erblicken ist.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Köln a. Rh.

[1]) Auf die genaue Befolgung der polizeilichen Vorschriften wird übrigens von dem Reichsgericht das größte Gewicht gelegt. (Vgl. Urteil vom 6. November 1907, Bd. 67, S. 50.)

Klauseln über die Kündigungsfrist der Schiffer

Nach § 20 des Binnenschiffahrtsgesetzes untersteht der Dienstvertrag der Schiffer grundsätzlich den Vorschriften der Gewerbeordnung über die Rechtsverhältnisse der Betriebsbeamten und Werkmeister. Für diese Personen ist nach § 133a Gew.-O. eine sechswöchige Kündigungsfrist vorgesehen, aber ausdrücklich mit der Einschränkung, daß die Kündigungsfrist durch Vertrag verlängert oder verkürzt werden kann, für beide Teile gleich sein muß, nur zum Schluß eines Kalendermonats zulässig ist und nicht weniger als einen Monat betragen darf.

Wenn diese Bestimmungen auch uneingeschränkt für die Dienstverträge der Schiffer gelten, so wäre es damit klargestellt, daß die geringste Kündigungsfrist für einen Schiffer einen Monat betragen muß.

Nun steht aber im § 20 des Binnenschiffahrtsgesetzes, daß die Gewerbeordnung nur dann Anwendung findet, soweit nicht im Binnenschiffahrtsgesetz ein anderes bestimmt ist; daß daher das Dienstverhältnis des Schiffers, wenn nichts anderes verabredet ist, von jedem Teile mit Ablauf jeden Monats nach einer sechs Wochen vorher erklärten Kündigung aufgehoben werden kann.

Nimmt man nun an, daß durch § 20 des Binnenschiffahrtsgesetzes das Dienstverhältnis der Schiffer erschöpfend geregelt ist, daß es also der Wille des Gesetzes ist, nur jene eine Bestimmung über die Kündigungsfrist zu erlassen, im übrigen aber das gesamte Dienstvertragsrecht der freien Vereinbarung zu überlassen, dann ist eben insoweit im Binnenschiffahrtsgesetz selbst ein anderes bestimmt, wie es der § 20 voraussetzt, so daß daher grundsätzlich die Kündigungsbeschränkungen des § 133a Gew.-O. nicht zur Anwendung kommen können.

Diese Auffassung selbst bekommt noch eine gewisse Bestätigung dadurch, daß an dem Binnenschiffahrtsgesetz vom 1. Januar 1900 nichts mehr geändert ist, und daß die Kündigungsbeschränkungen der Gewerbeordnung im wesentlichen auf die Novelle vom 30. Juni 1900 zurückzuführen sind, und daß es bei dem Wechselverhältnis dieser beiden Gesetze doch zum mindesten nahegelegen hätte, über die Frage der Kündigungsfrist genauere Vorschriften zu erlassen, insbesondere in der Novelle zur Gewerbeordnung ausdrücklich auszusprechen, daß die Kündigungsbeschränkungen auch für die Binnenschiffahrt gelten, oder daß das Binnenschiffahrtsgesetz gleichzeitig mit der Gewerbeordnung neu redigiert worden wäre.

In der Rechtsprechung ist die Frage durch das Gewerbegericht Duisburg (vgl. „Gewerbe- und Kaufmannsgericht" Bd. 18, S. 155) auch in diesem Sinne entschieden worden, und man würde daher, wenn diese Entscheidung richtig ist, die Auffassung vertreten müssen, daß jede Art Kündigungsklausel in dem Dienstvertrage der Schiffer zulässig ist, daß die Kündigungsfrist für beide Parteien weniger als einen Monat betragen könne, daß der Reeder dabei günstiger gestellt werden kann als der Schiffer und umgekehrt, und daß die Kündigung auch zu einem anderen Zeitpunkt als zum Monatsschluß zulässig wäre.

So zweifellos, wie das Urteil des Gewerbegerichts Duisburg es hinstellt, ist die Frage nun keineswegs.

Man muß berücksichtigen, daß es sich hier gerade um die wichtigsten Vorschriften der Gewerbeordnung handelt, und daß, wenn das Gesetz ausdrücklich auf die Gewerbeordnung verweist, man auch annehmen muß, daß das Gesetz in weitestem Umfange die Vorschriften der Gewerbeordnung auf die Schiffer anwendbar machen will.

Wird nach dem Erlaß des Binnenschiffahrtsgesetzes die Gewerbeordnung geändert, so gelten die neuen Bestimmungen auch ohne weiteres für die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt. Wenn die Gewerbeordnung, übrigens im Einklang mit dem Handels-

gesetzbuch, einen weitgehenden Schutz der Angestellten allgemein bezweckt, so kann man nicht ohne weiteres sagen, daß auch nach Erlaß der Gewerbeordnung die einzelnen Vorschriften über die Kündigungsfrist des § 20 des Binnenschiffahrtsgesetzes das Dienstvertragsverhältnis der Schiffer erschöpfend regeln sollen; nur beim Erlaß des Binnenschiffahrtsgesetzes mußte das der Fall gewesen sein, weil es damals eben auch sonst keinen besonderen Rechtsschutz der Angestellten gab, nicht aber nach der Gesetzesänderung.

Ich will nicht diesen Standpunkt ohne weiteres als richtig bezeichnen, möchte nur hervorheben, daß doch beachtenswerte Gesichtspunkte für ihn sprechen und daß somit die Frage der Zulässigkeit der Kündigungsklauseln in hohem Grade zweifelhaft sein kann und man gut tut, in praktischen Fällen mit dieser Zweifelhaftigkeit zu rechnen.

Wird übrigens eine vertragliche Kündigungsklausel für gesetzwidrig angesehen, so steht die Rechtsprechung überwiegend auf dem Standpunkt, daß dann nicht etwa die der Vereinbarung am nächsten stehende gesetzmäßige vertragliche Regelung stillschweigend gewollt ist, sondern daß dann ausschließlich die gesetzlichen Vorschriften eintreten. Auf das praktische Beispiel übertragen: Wird eine Kündigungsfrist von 14 Tagen vereinbart und diese Klausel für ungültig gehalten, so tritt nicht an deren Stelle die monatige, sondern nur die sechswöchige Kündigungsfrist, allerdings nicht zum Quartalsschluß, sondern zu jedem beliebigen Monatsende.

Dr. jur. Eckstein.

Kleine Mitteilungen

Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Die Handelskammer zu Berlin gab am 14. November folgende Erklärung ab: Die Handelskammer zu Berlin ist von je her für die Einfügung des Schlußstückes Hannover—Magdeburg in die große westöstliche Querverbindung der norddeutschen Ströme eingetreten. Sie erachtet diese Aufgabe jetzt für eine der dringlichsten, welche die deutsche Volkswirtschaft dem preußischen Staate in nächster Zukunft stellt. Angesichts des mit Durchführung der Demobilisierung zu gewärtigenden Ueberschusses an Arbeitskräften, muß der Bau auch noch unter dem sozialpolitischen Gesichtspunkte einer wichtigen Notstandsarbeit gefordert werden.

Der ausgebrochene Streit über die wirtschaftlichen Vorzüge der einen oder anderen Linienführung bedroht das große Werk mit unnötiger Verzögerung und ist geeignet, das Augenmerk davon abzulenken, daß das Hauptinteresse aller dahin geht, daß die Verbindung überhaupt bald hergestellt werde.

In wirtschaftlicher Beziehung ist es der Kammer unter Abwägung aller Umstände nicht zweifelhaft, daß der große ostwestliche Durchgangsverkehr sowie der Verkehr mit den Seehäfen, bei seiner überragenden Bedeutung den Anspruch auf eine möglichst kurze, mit wachsendem Verkehr auch erweiterungsfähige Linie hat, die er bei einer der nördlichen Führungen findet. Die Fahrt zwischen Hannover und dem Ihlekanal westlich Burg würde über die Südlinie um ein Viertel bis ein Drittel der Zeit länger als über die Nord- oder Mittellinie dauern und die Frachten entsprechend verteuern. Die Südlinie wäre ferner nur für den Wasserverbrauch eines einfachen Schleusensatzes eingerichtet; soll sie bald zu erwartendem stärkeren Verkehr durch Verdoppelung der Schleusen und sonstige Bauten angepaßt werden, so werden neben unverhältnismäßigen Kosten auch ernstliche Schwierigkeiten hinsichtlich der Speisung entstehen.

Aus diesen Gründen sollte die im südlichen Bereich des Kanals belegene Industrie und Landwirtschaft sich für jetzt mit den vorgesehenen Stich- oder Verbindungskanälen der Nordlinien und mit den Zufuhrbahnen zu den Kanalumschlägen, mittels deren auch ihnen der nördlich geführte Kanal große Verkehrsverbesserungen bringen wird, genügen lassen.

Die als Mittellinie bezeichnete nördliche Linienführung empfiehlt sich als unmittelbare Erfassung der Plätze Braunschweig und Peine bei geringfügiger Verlängerung des Weges; ob ihr deswegen der Vorzug vor der eigentlichen Nordlinie gegeben werden kann, wird unter technischen Gesichtspunkten zu prüfen sein.

Bei jeder Lösung ist entscheidendes Gewicht auch darauf zu legen, daß, gemäß dem zuerst mit der Mittellinie verbundenen Vorschlage, der an die Elbe herangeführte Kanal, um die Hemmnisse und Gefahren einer Spiegelkreuzung zu vermeiden, den Strom auf einer Brücke überschreitet, bevor er den Anschluß an die Märkischen Wasserstraßen gewinnt.

Die Handelskammer erwartet daher in jedem Falle eine rasche Entschließung der Regierung, damit Arbeitsgelegenheit für viele geschaffen und das verkehrswirtschaftlich bedeutungsvolle Werk sobald als irgend angängig seiner Vollendung entgegengeführt wird.

Vereins-Nachrichten

Berliner Schiffahrts-Verein. Am 4. November fand eine Mitgliederversammlung statt. Es wurde mitgeteilt, dass die Berliner Handelskammer bei der Schiffahrtsabteilung dafür eingetreten sei, dass zur Kohlenbeförderung auch zweitklassige Kähne benutzt werden. Allerdings sei die Forderung gestellt worden, dass die Schiffer dann die Mehrversicherungsprämie tragen, und es müsse versucht werden, dies zu beseitigen. Hierauf befasste man sich mit den vorliegenden Entwürfen für den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten. Diese berücksichtigen früher vorgetragene Wünsche des Vereins in weitestem Masse und es ergeben sich daher besondere Bedenken nicht, doch besteht auch hier der Wunsch, das Inkrafttreten der Entwürfe noch recht lange hinauszuschieben, um den Wiederaufbau der Binnenschiffahrt nach dem Kriege nicht zu stören. Sodann ergab sich eine lange Aussprache über Fälle der Verkehrssteuerpraxis, wobei namentlich der Steintransport erörtert wurde, in dem die Ein- und Ausladekosten nach bestimmten Regeln von der Gesamtfracht abgezogen werden sollen, um den steuerpflichtigen reinen Beförderungspreis zu ermitteln. Ebenso wurden die Wirkungen der neuen Umsatzsteuer auf das Schiffahrts-, Umschlags- und Speditionsgeschäft besprochen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. für Seilindustrie vorm. Ferdinand Wolff, Mannheim: Otto Achenbach ist als Prokurist bestellt, Ingenieur Ernst Wolff schied durch den Tod aus dem Vorstande.

Allgemeine Verfrachtungsstelle der Rheinschiffahrt G. m. b. H., Duisburg: Karl Dunkelberg ist nicht mehr Geschäftsführer. Laut Beschluß vom 27. Juli ist das Stammkapital um 2000 M auf 527 000 M erhöht.

Alsterdampfschiffahrt G. m. b. H., Hamburg. Für den verstorbenen Otto Wichmann ist Oscar Otto Wichmann als Geschäftsführer bestellt.

Fr. Andreae G. m. b. H., Magdeburg. An Hans Baldhoff ist Prokura erteilt.

Bayerische Motoren-Werke A.-G., München. Oskar Wittmann erhielt Prokura.

Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H., Ludwigshafen. An Josef Lorge ist Gesamtprokura erteilt.

Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft G. m. b. H., Celle. Die Prokura des Alexander Strack ist durch seine Bestellung zum Geschäftsführer erloschen.

Dampferbetrieb und Hafentransporte Gustav und E. Fechter, Königsberg i. Pr. Dem Schiffsbauingenieur Georg Fechter ist Prokura erteilt, die des Willy Gagel ist erloschen.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Geh. Kommerzienrat August Keetman schied durch Tod aus dem Aufsichtsrate.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. In Nürnberg wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. Oberbürgermeister Wilhelm Marx in Düsseldorf ist als Aufsichtsratsmitglied gewählt.

Ems-Lots-Gesellschaft, Emden. Die Einnahmen und Ausgaben einschließlich Zuweisungen des Jahres 1917/18 betrugen je 264 402 M. Auf 45 000 M Aktienkapital wurden 4 % Zinsen gezahlt.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen. Direktor Heinrich Zillessen ist nicht mehr stellvertretendes Vorstandsmitglied. Karl Dunkelberg aus Duisburg ist als solches bestellt.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Die Prokura des Joseph Hiller in Kiel ist erloschen.

Franz Haniel & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Prokura des Karl Dunkelberg ist erlochen, an Paul Weber und Ingenieur Reinhold Zilcher ist Gesamtprokura erteilt.

Königsberger Maschinenfabrik A.-G. in Liqu., Königsberg i. Pr. Der Verlustsaldo für 15. September 1918 beträgt 917 163 M.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Geheimer Oberregierungsrat Dr. Otto Wiedfeldt ist zum ordentlichen Vorstandsmitgliede bestellt.

Luft- und Wasserschrauben-Gesellschaft m. b. H., Dresden. Gegründet am 23. September mit 60 000 M Stammkapital. Geschäfts-

führer Kommerzienrat Ferdinand Roßkothen in Loschwitz, Prokurist Max Günzel.

Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft. Die Prokura des Heinrich Behrens ist erloschen. Rechtsanwalt Leopold Geißmar, Aufsichtsratsmitglied, ist gestorben.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft. Rudolf Heye ist zum weiteren Vorstandsmitgliede bestellt. Die Prokura des Karl Probeck ist erloschen, an Christian Dannecker, Robert Person und Peter Weber ist Prokura erteilt. Rechtsanwalt Leopold Geissmer schied durch Tod aus dem Aufsichtsrate.

Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther A.-G., Braunschweig. Das Geschäftsjahr 1917/1918 brachte nach 419 044 M Abschreibungen 812 304 M Reingewinn. Die Dividende beträgt 12 % von 4 000 000 M.

Moseldampfschiffahrts-A.-G., Coblenz. Durch das Erträgnis des Jahres 1917 hat sich der Verlust von 13 684 M auf 5700 M vermindert.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster. Die Prokura des Hans Broesick in Hannover ist erloschen.

Nordhafen G. m. b. H., Hannover. Gegründet am 27. September mit 20 000 M Stammkapital; Geschäftsführer Senator Dr. Menge und Friedrich Schmeil.

Nüske & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbau-Anstalt A.-G., Stettin. Die Gesellschaft nahm für das am 30. Juni 1918 beendete Geschäftsjahr 96 614 M Abschreibungen vor. Sie verzeichnete danach 396 869 M Reingewinn und verteilte auf 3 000 000 M Aktienkapital 8 % Dividende.

Rhenania Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Homberg. Laut Beschluss vom 2. Juli ist das Stammkapital um 900 000 M auf 2 500 000 M erhöht.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Rosslau. Ingenieur Paul Vogt in Cöln ist zum Vorstandsmitgliede bestellt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Mainz — Gustavsburg G. m. b. H., Mainz. H. J. Stauder ist nicht mehr Geschäftsführer, Wilhelm Ringelband in Altenessen ist als solcher bestellt.

Spedition und Flössereibetrieb G. m. b. H., Königsberg i. Pr. Die Vertretungsmacht des Liquidators ist beendigt und die Firma erloschen.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiffs- und Maschinenbau, Stettin. Das am 30. Juni 1918 beendete Geschäftsjahr, für das 600 134 M Abschreibungen vorgenommen wurden, lieferte 654 664 M Reingewinn. Die Dividende beträgt 10 % auf 2 600 000 M und 5 % auf 1 400 000 M für ein halbes Jahr.

Gebrüder Stumm G. m. b. H., Abteilung Schiffswerft Coblenz—Lützel. Bergassessor Karl Haarmann, Direktor Theodor Müller und Direktor Paul Boehm sind Geschäftsführer.

Gebrüder Sulzer A.-G., Ludwigshafen. Für das am 31. März 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich ein Reingewinn von 915 670 M.

„Weser" Schiffs- und Kesselreinigung G. m. b. H., Bremen. Gegründet am 4. Oktober mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Ingenieur J. A. B. Junge in Hamburg.

Wilhelmine Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. An Stelle von N. J. A. van Loon ist Pieter Voos Geschäftsführer geworden.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 82. A. 28 031. **Verfahren zur Dichtung bei der Durchführung von Kabeln, Rohren und ähnlichen Strangkörpern durch Schottwände.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 22. 4. 16.

Klasse 65a, 10. B. 82 109. **Vorrichtung zum gruppenweisen Verschließen der Blenden der Fenster oder sonstigen Oeffnungen in der Bordwand eines Schiffes.** Enrico Benvenuti, Genua; Vertreter: H. Springmann u. E. Herse, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 27. 7. 16. England 27. 7. 15.

Klasse 65a, 19. A. 30 159. **Vorrichtung zum Oeffnen und Schließen von Schottüren auf Schiffen.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 6. 2. 18.

Klasse 65a, 36. N. 17 256. **Speisewasserregler für Seewasserverdampfer.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder. 30. 3. 18.

Klasse 65d, 9. H. 67 315. **Verfahren, um ausgelegte Seeminen u. dgl. nach einer bestimmten Zeit in Wirkung zu setzen.** Christian Hülsmeyer, Düsseldorf-Grafenberg. 21. 8. 14.

Klasse 65f, 19. A. 29 337. **Anordnung zum Antrieb von Schiffen mittels schnellaufender Kraftmaschinen unter Einfügung eines aus Generator und Motor bestehenden Vorgeleges zwischen Kraftmaschinen und Schraube.** Brown, Boveri & Cie. Akt.-Ges., Mannheim-Käferthal. 16. 5. 17.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 47. 309 566. **Steuerruder für Schraubenschiffe.** Max Buchholz, Danzig-Langfuhr, Johannistal 18. 8. 10. 12. B. 69 053.

Klasse 65a, 82. 309 501. **Schottendichtung mit gemeinsamem Spannmittel für Bündel von Kabeln, Röhren und ähnlichen Strangkörpern.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 23. 7. 16. A. 28 349.

Klasse 65a, 5. 309 908. **Vorrichtung zur Ausführung von Unterwasserarbeiten.** August Bollweg, Klütz i. Mecklbg. 9. 9. 16.

Klasse 65a, 59. 309 633. **Einrichtung zum Verhüten falschen Einrückens von Schiffsmaschinen.** Schiffswerft W. Brand, Oldenburg i. Gr. 25. 5. 17. B. 83 876.

Klasse 84a, 1. 309 840. **Bauwerk in Flußgerinnen zur Verhütung des Verkiesens eines abzweigenden Kanals; Zus. z. Pat. 281 995.** Dipl.-Ing. Alfred Kunz, München, Herzog-Rudolfstraße 19. 9. 10. 17. K. 64 838.

Klasse 84a, 1. 309 481. **Verfahren zur Herabsetzung der Strömungsgeschwindigkeit in Wasserläufen.** Andreas Heimburger, Nonnenweier, Amt Lahr, Baden. 22. 7. 17. H. 72 498.

Klasse 84a, 3. 309 506. **Fischtreppe.** Dr. Gottlieb Lüscher, Aarau, Schweiz. Vertr.: Dr. H. Göller, Pat.-Anw., Stuttgart. 19. 2. 18. L. 46 187. Schweiz 26. 12. 17.

Klasse 84c, 2. 309 640. **Verfahren zum Herstellen von Ortpfählen aus Eisenbeton in Vortreibrohren durch Druckwasser.** Wilhelm Michaelis, Charlottenburg, Kaiser-Friedrich-Straße 11. 23. 8. 16. M. 60 093.

C. Aenderungen in der Person des Inhabers.

Klasse 65a. 652 941. Emma Alwine Fersch geb. Basedow, Werner Josef Fersch und Carola Emma Fersch, Hamburg, Billhornerdeich 99.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a 286 682. 287 187. 293 202.
Klasse 65b 299 533.
Klasse 65d 169 229.
Klasse 84c 157 170.
Klasse 84d 278 365.
Infolge Ablaufs der gesetzlichen Dauer:
Klasse 84a 156 796. 241 300. 247 850.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 689 714. **Frachttauchboot.** Stefan Breite, Berlin-Wittenau, Irrenanstalt Dalldorf 5. 31. 7. 18. B. 80 039.

Klasse 65a. 689 304. **Bordwandstutzen mit Rückschlagklappe für Abflußrohre.** Joh. C. Tecklenborg A.-G., Schiffswerft und Maschinenfabrik, Geestemünde. 23. 3. 18. T. 19 471.

Klasse 65a. 689 483. **Aschenbunkerverschluß.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 7. 2. 18. S. 39 568.

Klasse 65a. 688 160. **Nietschraube zur Befestigung von Kabelschellen, Rohrleitungshaltern, Wegerungen, Armaturen usw. an wasserdichten Wandungen, besonders auf Schiffen.** Howaldtswerke, Kiel und Peter Lage, Neumühlen-Dietrichshof bei Kiel. 18. 4. 17. H. 73 458.

Klasse 65a. 688 435. **Wasserfahrzeug.** H. Menzel, Berlin, Reuchlinstr. 10. 1. 5. 18. M. 58 914.

Klasse 65a. 688 437. **Halbelastisches Wasserfahrzeug.** H. Menzel, Berlin, Reuchlinstr. 10. 7. 5. 18. M. 58 948.

Klasse 65a. 688 517. **Preßluft-Ejektor-Pumpenanlage zum Auspumpen von Schweiß- und sonstigem Wasser aus der Bilge von Wasserfahrzeugen beliebiger Art.** Paul Woelk, Kiel, Fischerstraße 2/4. 8. 10. 17. W. 49 238.

Klasse 65a. 688 520. **Taucheranzug.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 27. 11. 17. D. 31 290.

Klasse 65a. 688 528. **Exzenterhebelverschluß an Verschlußdeckel für Ausrüstungskasten an Rettungsbooten.** Hermann Laubach, Köln-Ehrenfeld, Geißelstraße 95/97. 1. 6. 18. L. 40 278.

Klasse 65a. 688 533. **Floß.** Heinrich Wernecke, Magdeburg-B., Schönebecker Straße 119. 18. 6. 18. W. 50 369.

Klasse 65a. 688 536. **Aus dünnen Sperrholzplatten hergestellte Schiffseinbauten.** Luftschiffbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 24. 6. 18. L. 40 392.

Klasse 65a. 688 537. **Freistehende Wände aus Sperrholzplatten zu Schiffseinbauten.** Luftschiffbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 24. 6. 18. L. 40 393.

Klasse 65a. 688 538. **Aus dünnen Sperrholzplatten hergestellte Einbauten und Eckverbände für Schiffsräume.** Luftschiffbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 24. 6. 18. L. 40 394.

Klasse 65a. 688 610. **Ueberzug für Taucheranzüge.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 19. 6. 15. D. 28 778.

Klasse 65a. 688 621. **Handglied für Panzertaucher.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 12. 2. 17. N. 15 988.

Klasse 65a. 688 640. **Schutzgerät für Schiffe gegen Torpedos.** Stefan Breite, Berlin-Wittenau, Irrenanstalt 5. 22. 6. 18. B. 79 694.

Klasse 65a. 689 046. **Einsteigevorrichtung für Floßboote.** Deutsche Floßbootwerke, G. m. b. H., Berlin. 2. 7. 18. D. 32 062.

Klasse 65c. 688 602. **Vorrichtung für Floßboote, um ein Herausfallen der im Boot sitzenden Personen zu verhindern.** Deutsche Floßboot-Werke, G. m. b. H., Berlin. 24. 8. 18. D. 32 304.

Klasse 65c. 689 921. **Zerlegbares Rettungsboot.** Gottlieb Hinz, Rüstringen i. Oldbg. 6. 1. 14. H. 64 561.

Klasse 65d. 689 715. **Schutzgerät für Schiffe gegen Torpedos.** Stefan Breite, Berlin-Wittenau, Irrenanstalt Dalldorf 5. 31. 7. 18. B. 80 040.

Klasse 65d. 689 739. **Torpedo mit kurvenförmiger Laufbahn.** Theodor Düren, Metz, Lasallestr. 23. 24. 8. 18. D. 32 300.

Klasse 65d. 689 880. **Torpedo mit Dampfantrieb.** Albert Wild, Schwarzach, Oberpfalz. 31. 8. 18. W. 50 746.

Bekanntmachung.

Im Winter 1918/19 werden für Schiffahrt und Flösserei gesperrt:
vom **2. Januar bis 6. Februar 1919** die **Schleuse Ihleburg** im **Ihlekanal**,
vom **2. bis 15. Januar 1919** die **Schleuse Schlaubehammer** im **Friedrich-Wilhelms-Kanal** und die **Schleuse Neuhaus** im **Speisekanal** (Obere-Spree-Wasserstrasse)
und vom **15. Dezember 1918 bis 15. März 1919** die **Stadtschleuse in Brandenburg**.

Potsdam, den 15. November 1918.

Der Regierungspräsident zu Potsdam
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen.
W. C. 5333.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXV. Jahrgang 1918
Heft 23/24
Dezember

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis:

Zum Jahreswechsel 1918/19

Das für das Deutsche Reich so schicksalsschwere Jahr 1918 neigt sich seinem Ende entgegen, ohne daß man übersehen kann, welche Folgen für unser politisches und wirtschaftlichen Leben aus dem inneren und äußeren Zusammenbruch noch entstehen mögen. Sicher ist jedenfalls, daß wir vor einer zerschlagenen Wirtschaft, vor zerrütteten Finanzen, vor drohender Anarchie im Innern stehen und noch immer mit der Möglichkeit eines feindlichen Einmarsches zu rechnen haben. Infolge des allzu späten Ansatzes der Wahlen zur Nationalversammlung gestalten sich unsere inneren Verhältnisse, ohne daß dies an sich nötig war, von Tag zu Tag schlechter, wird auch die Verpflegungsfrage immer ernster, nicht zuletzt infolge der unzureichenden Verkehrsverhältnisse. Unsere durch den Krieg schon stark mitgenommenen Eisenbahnen sind durch die Abgabe von 5000 Lokomotiven und 150 000 Wagen an die Feinde, zu denen noch viel rollendes Material kommt, das aus dem Osten bisher nicht herausgezogen werden konnte, in ihrer Leistungsfähigkeit außerordentlich geschwächt.

Da ergibt sich für die Binnenschiffahrt mehr als je die Pflicht, ihr Aeußerstes zu tun, um unter rücksichtsloser Ausnutzung ihres Materials das letzte an Leistungsfähigkeit aus ihren Betrieben herauszuholen, um im Interesse des deutschen Vaterlandes sich in den Dienst der Lebensmittel- und Kohlenversorgung zu stellen, soweit das nur irgend angängig ist.

Im übrigen hat gerade die Binnenschiffahrt von den Verhältnissen, wie sie sich durch die Entwicklung der Dinge gestaltet haben, vielleicht am wenigsten zu fürchten. Der Verkehr bleibt immer notwendig und die Binnenschiffahrt erscheint zur Uebernahme eines möglichst großen Anteiles daran um so mehr berufen, je schlechter die Eisenbahnen arbeiten. Auch ist an einer für die Binnenschiffahrt höchst wichtigen Stelle ein Personenwechsel eingetreten, der in den Kreisen der Binnenschiffahrttreibenden die größte Beachtung finden sollte. Der auf seinem Posten als oberster Chef der preußischen Eisenbahnen in vieler Hinsicht sehr verdiente langjährige Eisenbahnminister v. Breitenbach ist zurückgetreten und durch den früheren Präsidenten des Eisenbahnzentralamtes, Herrn Hoff, ersetzt worden.

Ohne die mannigfachen Verdienste des Ministers v. Breitenbach, die wir, wie erwähnt, durchaus anerkennen, irgendwie schmälern zu wollen, muß doch gesagt werden, daß die Binnenschiffahrt, die ihm ja ressortmäßig unterstellt war, in ihm keinen engeren Freund und Förderer verliert. Solange die Eisenbahnen ordnungsgemäß arbeiteten, hat er der Binnenschiffahrt kein besonderes Interesse gezeigt. Die großen unerfüllten Aufgaben auf dem Gebiete des Wasserbaues, die seine Vorgänger ihm überließen, sind unter seiner Amtsführung nur schleppend gefördert worden. Die Vollendung des Mittellandkanals von Hannover bis Magdeburg, insbesondere die politische Durchsetzung der dazu erforderlichen Gesetzesvorlage, ist er uns glatt schuldig geblieben, dagegen hat er der Binnenschiffahrt durch die von ihm gebilligte Frachttarifpolitik der Eisenbahnen manchen schweren Schaden getan. Anerkannt soll werden, daß er auf dem Gebiete der Beziehungen zwischen Seeschiffahrt und Eisenbahnen neue Wege gegangen ist, und in mancher Beziehung als Bahnbrecher betrachtet werden darf. Vom allgemeinen Verkehrsstandpunkt aus wird man ihm aber den Vorwurf machen müssen, daß er in Friedenszeiten allzu zaghaft bei der Vergebung von Materialaufträgen vorgegangen ist. Sein

Nachfolger, der diesen Dienstzweig als Präsident des Eisenbahnzentralamtes ja besonders genau kennen gelernt hat, scheint in den gleichen Fehler nicht verfallen zu wollen. Jedenfalls war eine seiner ersten Amtshandlungen die Vergebung von Aufträgen im Betrage von vier Milliarden Mark zur Beschaffung von Eisenbahnmaterialien und Vornahme von Wasserbauten, worüber an anderer Stelle noch näher zu reden ist. Besonders durch die angeordnete Inangriffnahme des ersten Teiles der Fortsetzung des Mittellandkanals über Hannover hinaus hat Herr Minister Hoff sich bei der Binnenschiffahrt einen freudigen Empfang gesichert. Ihre besten Wünsche begleiten ihn auf dem damit betretenen Wege. Die Tatsache, daß die neue Regierung sich der Binnenschiffahrt so kräftig annimmt, darf als eine Bestätigung der oben ausgesprochenen Erwartung gelten, daß ihrer auch ferner große Aufgaben und reiche Betätigungsmöglichkeiten harren.

Unser Wunsch zum neuen Jahre für die deutsche Binnenschiffahrt lautet: **Frisch auf zum tatkräftigen Aufbau unseres Wirtschaftslebens, und alle Mann an Deck zur unermüdlichen Arbeit, dann wird auch der Erfolg nicht fehlen!**

Die Schriftleitung.

Alte Mängel unserer Verkehrspolitik und deren Heilung

Von Dr. Christian Grotewold.

Wenn wir das weitverzweigte und keineswegs einheitliche Netz der Ursachen überschauen, die das für uns so traurige Ende des Weltkrieges herbeigeführt haben, so erblicken wir unter ihnen nicht an letzter Stelle ungenügende Lösungen der mit dem Kriege zusammenhängenden Verkehrsfragen. Auch ohne hierbei an die Unterbindung des Seeverkehrs durch den Feind, die weniger hierher gehört, zu denken, wird man im Fehlschlagen mancher wichtiger Operationen durch das Versagen der für ihr Gelingen notwendigen Verkehrsmittel leicht Beweise dafür finden. Dies gilt besonders von den orientalischen Kriegsschauplätzen, da die Türkei infolge des ungenügenden, z. T. allerdings durch deutsche Unterlassungssünden veranlaßten Ausbaues ihres Eisenbahnnetzes und der Korruption und Betriebsschlamperei auf den bestehenden Strecken in keiner Weise in der Lage war, die militärischen und wirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen, die ihr im Weltkriege zufielen. Es sei nur daran erinnert, daß der Feldzug gegen Rußland im Kaukasusgebiet unglücklich verlief, weil über Angora hinaus keine Eisenbahnen vorhanden waren, daß der mesopotamische Feldzug fehlschlug, weil die Bagdadbahn nicht fertig war, daß der Sieg der Engländer über die Türken in Palästina und die Unmöglichkeit, den Krieg nach Aegypten zu tragen, ebenfalls durch den schlechten Zustand der Verkehrsmittel veranlaßt wurde. Desgleichen ist der Zusammenbruch der bulgarischen Front zum großen Teil auf die schlechten Etappenverbindungen zurückzuführen, daneben freilich auch auf gründliche Verkennung der bulgarischen Volkspsyche.

Von diesen sensationellen Erscheinungen abgesehen, hat aber die ungenügende Lösung der Verkehrsprobleme des Krieges auch in Deutschland selbst viel zu einer Erschwerung der Kriegführung und zu jener Verschlimmerung der wirtschaftlichen Verhältnisse beigetragen, die ihrerseits eine der Ursachen des inneren Zusammenbruchs bei uns geworden sind.

An gewissen Stellen hat in Deutschland eine geradezu traurige Verkennung der Verkehrsnotwendigkeiten im Frieden wie im Kriege geherrscht. Zunächst trifft ein Vorwurf der halben Maßregeln zu auf die Ausstattung unserer Eisenbahnen mit rollendem Material. Der Wagenmangel im Herbst war seit Jahrzehnten zu einer ständigen Erscheinung geworden, über die in Parlament und Presse andauernd geklagt wurde. Trotzdem geschah seitens der Regierung in bezug auf Neubauten nicht mehr, als daß man notdürftig unter geschichtlich gewordenem Hinterherhinken mit den wachsenden Ansprüchen des Wirtschaftslebens Schritt zu halten suchte; darüber hinaus ging man nicht. Gleichzeitig unterließ man aber auch, ein anderes wirksames Mittel zur Abhilfe zu verwenden, nämlich die Wasserstraßen so weit auszubauen, daß sie die Eisenbahnen in kräftiger Weise hätten unterstützen können, und dies nicht etwa aus Unkenntnis der Sachlage. Schon der frühere Eisenbahnminister General v. Budde hatte nicht unterlassen, immer wieder gerade vom militärischen Standpunkt aus auf die Notwendigkeit eines gut ausgebauten Wasserstraßennetzes, insbesondere auf die Herstellung des Mittellandkanals, hinzuweisen, nachdem schon der alte Moltke gesagt hatte, daß man im Kriege nie genug Verkehrsmittel haben könne. Allein aus recht verfehlten innerpolitischen Rücksichten ist der unverzeihliche Fehler begangen worden, die Vollendung des Mittellandkanals bis auf den heutigen Tag aufzuschieben, trotzdem die Parteien, die seinerzeit die Kanalvorlage zu Fall gebracht hatten, selbst den damals begangenen Fehler längst eingesehen hatten und zu seiner Wiedergutmachung bereit waren.

Einer der ersten Akte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten im August 1914 war eine Herabsetzung der Eisenbahn-Ausnahmetarife für Massengüter. Diese zwar gut gemeinte, aber gänzlich unüberlegte Maßnahme hatte den Erfolg, daß die Güter, die im Frieden die Wasserwege zu benutzen pflegten, mit einem Schlage auf die Eisenbahnen abgelenkt wurden, und das zu einer Zeit, wo diese für den strategischen Aufmarsch auf das dringendste gebraucht wurden. Des weiteren hatte man nicht die geringsten Vorkehrungen dafür getroffen, daß die Schiffahrt bei der Mobilmachung arbeitsfähig bliebe. Während die Eisenbahn einen großen Teil ihres Personals, soweit dieser für die militärischen Transporte gebraucht wurde, mit Recht behalten durfte, mußte die Binnenschiffahrt ihre Mannschaften und Angestellten ohne Rücksicht auf den Betrieb abgeben. Infolgedessen blieben zahllose Kähne mit Ladungen unterwegs liegen, die schließlich im Laufe der Zeit von der Regierung abbefördert werden mußten. Noch heute liegen aber allein im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen ungefähr 600 Kähne, die gerade jetzt dringend gebraucht werden, die aber damals von den eiligst einberufenen Mannschaften zum Teil auf freier Strecke verlassen und infolgedessen in der Zwischenzeit halb wrack wurden. Nun hatte man freilich im Frieden eine militärische Vorschrift für die Benutzung der Wasserstraßen ausgearbeitet, die Einsetzung von Hafenkommandanturen vorbereitet, usw. Im grossen und ganzen beruhte diese Vorschrift darauf, daß der militärische Schiffahrtsbetrieb von den Wasserbaubeamten geleitet werden sollte. Daß diese Herren trotz besten Willens bei ihrem gänzlichen Mangel an Erfahrung im Schiffahrtsbetriebe nicht viel Ersprießliches leisten konnten, liegt auf der Hand. Des weiteren kam hinzu, daß die Schiffahrtunternehmer ebenfalls zum großen Teil den Kopf verloren. All dies führte dazu, daß 1914/15 die Binnenschiffahrt nahezu lahmgelegt war und dies blieb, bis die Verkehrslage derartig rettungslos verfahren war, daß man endlich bei den Militärbehörden und bei der Eisenbahnverwaltung zu der Einsicht kam, daß Durchgreifendes geschehen müsse. Im November 1916 erließ der Minister der öffentlichen Arbeiten endlich eine Verfügung, durch die seine nachgeordneten Dienststellen angewiesen wurden, zur Entlastung der Eisenbahn die Schiffahrt tunlichst zu unterstützen. Letztere hatte inzwischen durch



Elektrisch betriebene fahrbare Kohlen-Verladebrücken
60 m Stützweite
150 Tonnen stündliche Leistung



Elektrisch betriebene fahrbare Kohlen-Verladegerüste
D. R. P.
100 Tonnen stündliche Leistung



Elektrisch betriebene fahrbare Kohlen-Verladebrücken
100 Tonnen stündliche Leistung



Schwimmender Kohlenheber mit Dampfbetrieb
350 Tonnen stündliche Leistung

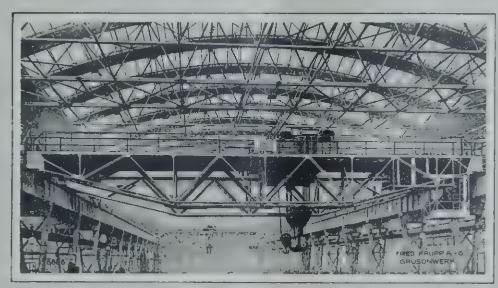


Elektrisch betriebener Drehschemel-Rollkran
80 000 kg Tragkraft, 11 m Ausladung und 12 m Hubhöhe
D. R. P.

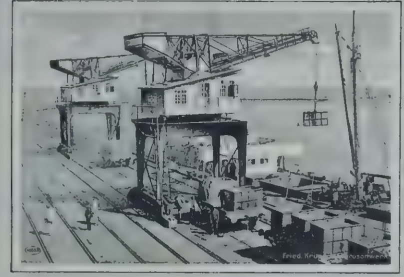
FRIED. KRUPP A.-G.
GRUSONWERK
MAGDEBURG-BUCKAU



Elektrisch betriebene Halbtorkräne
1500 kg Tragkraft, 10 m Ausladung und 16 m Hubhöhe



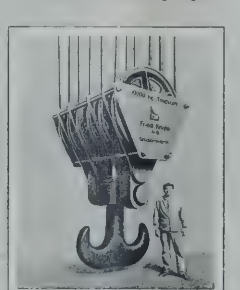
Elektrisch betriebener Laufkran
210 000 kg Tragkraft, 28 m Spannweite und 8 m Hubhöhe
mit Hilfshaken von 25 000 kg Tragkraft



Elektrisch betriebene Volltorkräne
5 000 kg Tragkraft, 11 m Ausladung und 18 m Hubhöhe



Elektrisch betriebener Stellingkran
6 000 kg Tragkraft bei 30 m Ausladung bezw. 12 000 kg Tragkraft
bei 15 m Ausladung, 47,5 m Hubhöhe



Lasthaken zum elektrisch betriebenen Laufkran
von 210 000 kg Tragkraft

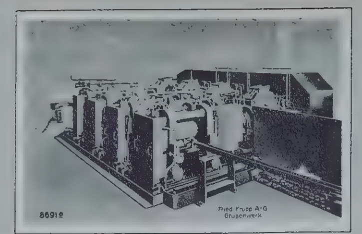


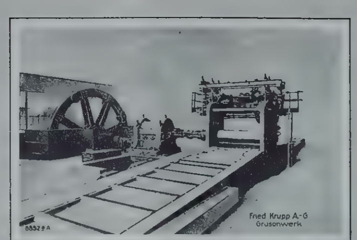
Elektrisch betriebener Drehschemel-Bockkran
10 000 kg Tragkraft, 15 m Stützweite und 6 m Hubhöhe
D. R. P.
für Lagerplätze



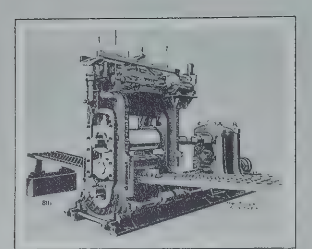
Elektrisch betriebener Eisenbahnwagenkipper
für Wagen bis 20 Tonnen Ladefähigkeit
D. R. P. 6 Wagen stündliche Leistung

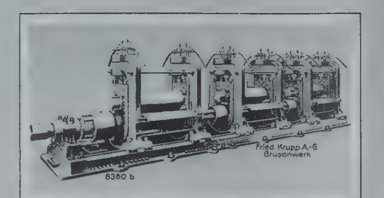
Elektrisch betriebener Magnetkran
7 500 kg Tragkraft, 26 m Spannweite und 12 m Laufbahnhöhe
Tragkraft des Magneten 5 000 kg

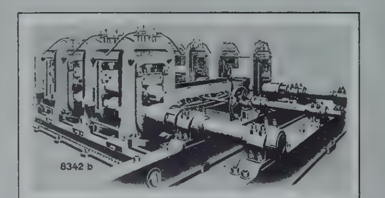

Stabeisen-Vorstraße
mit hintereinander liegenden Gerüsten

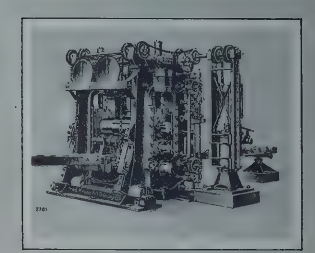

Elektrisch betriebenes Trio-Blechwalzwerk


Stabeisen-Fertigstraße
in zwei Staffeln


Trio-Kupferblechwalzwerk
Bauart Lauth

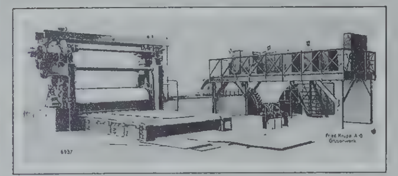

Dressier-Walzwerke für Feinbleche

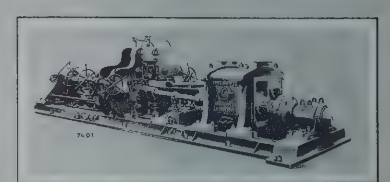

Polier-Walzwerke für Feinbleche

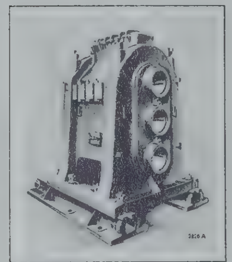

Trio-Universalwalzwerk
mit elektrischer Anstellung

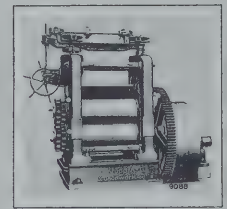
FRIED. KRUPP A.-G. GRUSONWERK

MAGDEBURG-BUCKAU

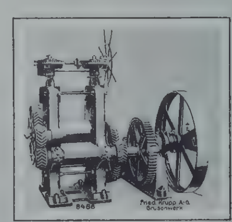

4,2 m Umkehr-Blechwalzwerk
mit unmittelbarem elektrischem Antrieb

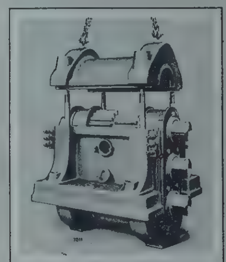

Schrägwalzwerk für nahtlose Metallrohre
von 40 bis 200 mm Durchmesser

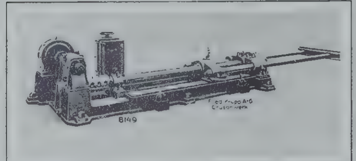

830er Trio-Kammwalzgerüst

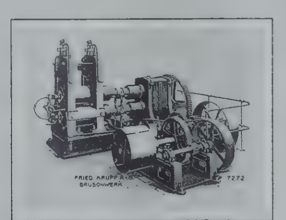

Vorwalzwerk für Blattzinn

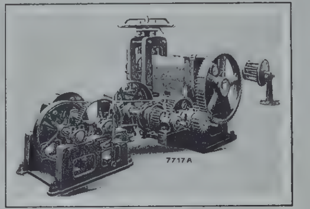

Vor- und Fertigwalzwerk
für Kupfer- und Messingbleche

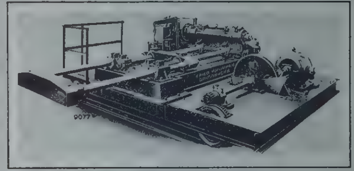

Walzwerk für Metallbleche

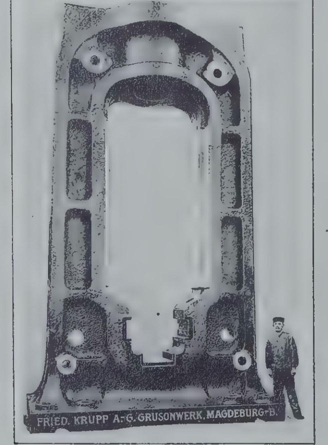

630er Trio-Kammwalzgerüst


Feststehender elektrisch betriebener Blockdrücker

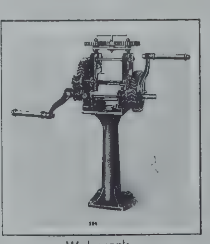

Bandwalzwerk
mit Schlüsselanstellung und Wickler

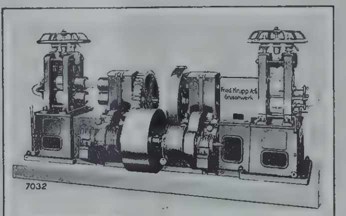

Bandwalzwerk
mit gemeinschaftlicher Spindelanstellung und Wickler

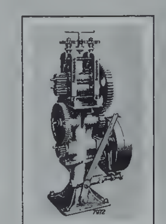

Fahrbarer elektrisch betriebener Blockdrücker

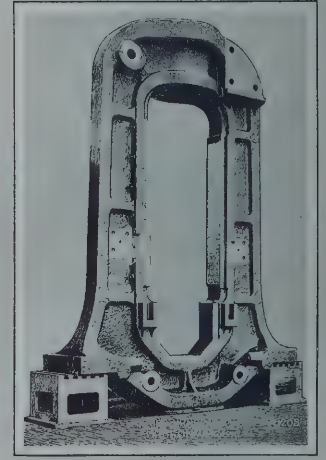


1250er Duo-Blechwalzenständer
Gewicht etwa 75 Tonnen


Walzwerk
für Gold- und Silberbleche


Doppel-Bandwalzwerk
für Turbinenschaufeln und Metallstreifen


Walzwerk
für Gold- und Silberdrähte


1100er Trio-Grobblech-Walzenständer
Gewicht etwa 49 Tonnen

die beim Chef des Feldeisenbahnwesens eingerichtete Schiffahrtsabteilung eine militärische Organisation erhalten, die, von kleinen Anfängen ausgehend, sich schließlich zu einer gewaltigen Behörde auswuchs, die das ganze See- und Binnenschiffahrtswesen vom Schwarzen Meer bis an die flandrische Küste, von Finnland bis an die elsaß-lothringischen Kanäle umfaßte und kontrollierte. Der Grundgedanke der zunächst viel angefeindeten Schiffahrtsabteilung war der, daß der Wirtschaftsegoismus der Schiffahrttreibenden in den Dienst des Staatswohls gestellt werden müsse, daß man also die Betriebe, wie sie einmal waren, weiterarbeiten ließ, bzw. zum Arbeiten zwang unter Gewährung auskömmlichen Verdienstes. An diesem konnten natürlich nur die Schiffahrttreibenden teilnehmen, die auf solchen Wasserstraßen Betriebe hatten, die für die Zwecke der Schiffahrtsabteilung in Betracht kamen. Das war z. B. verhältnismäßig wenig auf der Elbe der Fall, weshalb in dortigen Kreisen die erwähnte Unzufriedenheit besonders lebhaft und andauernd war. Auch dichtete man der Behörde vielfach an, daß sie der Embryo eines Schiffahrtmonopols sein wolle.

Es ist nicht der Zweck dieses Aufsatzes, im einzelnen die ungeheure Arbeit zu schildern, die seitens der Schiffahrtsabteilung aufgewandt worden ist, um schließlich zu erreichen, daß die Schiffahrt tatsächlich, trotz aller Hemmungen und mancher Mißgriffe, ähnlich wie im Frieden arbeitete, ohne doch dessen Verkehrsleistungen gänzlich zu erreichen. Je länger der Krieg dauerte und je mehr sich die zu bewirtschaftenden Gebiete ausdehnten, desto größer wurden die Schwierigkeiten. Sie bestanden vor allem in der Ueberwindung passiver Widerstände, in der Beschaffung von Mannschaften für die See- und Flußschiffe, in deren Verpflegung und in der Beschaffung von Materialien zur Ausrüstung und Reparatur der Fahrzeuge, nicht zuletzt aber in der Beschaffung von Fahrzeugen selbst, an denen sich — zum Teil wie auf der Donau infolge feindlicher Einwirkungen — ein erheblicher Mangel geltend machte. Auf der Donau wurde daher ein großer Apparat aufgeboten, um die von den Rumänen versenkten Schleppkähne und Dampfer zu heben. Die Schiffahrtsabteilung konnte indessen im Höchstfalle nur so viel erreichen, daß auf den vorhandenen Wasserstraßen ein ihren Verhältnissen entsprechender Betrieb eingerichtet wurde. Sie konnte bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit aber weder die vorhandenen, zum Teil (wie namentlich die Oder und Weichsel) recht ungenügenden Wasserstraßen verbessern noch den Bau neuer veranlassen, so dringend diese auch benötigt wurden. Wie schon gesagt, zeigte sich schon bei der Mobilmachung als der größte Uebelstand das Fehlen einer Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen Deutschlands. Zwar wurde im Laufe des Krieges das westliche Stück des Mittellandkanals bis Hannover vollendet, das Stück darüber hinaus aber nicht einmal in Angriff genommen. Dies erwies sich als besonders störend erstens für die Versorgung Berlins mit westfälischer Kohle, die mit der Bahn nach Hamburg und von da aus auf dem Wasserwege nach Berlin gefahren werden mußte, und zweitens für die Versorgung des Industriegebiets mit Erzen. Es handelt sich hierbei einerseits um schwedisches Erz, das zweckmäßigerweise nach Lübeck oder Stettin hätte gebracht werden und von da aus auf dem Binnenwasserwege nach dem Westen hätte verfrachtet werden können. Statt dessen mußte man die Erzdampfer vielfach auf großen Umwegen, der Bedrohung durch den Feind wegen, nach der Weser und der Ems leiten, deren Häfen allein nicht genügend leistungsfähig waren. Bei Versuchen, auch holländische Häfen mit heranzuziehen, sind vielfach Schiffe durch den Feind verloren gegangen. Weiter handelt es sich um den Transport von Erzen aus der Peiner Gegend, die im Kriege eine sehr große Bedeutung erlangten, nach dem Westen. Diese mußten in Hannover umgeschlagen werden, was einen großen Aufwand an Zeit und Kosten verursachte und gleichzeitig eine große Zahl von Eisenbahnwagen band. Drittens hätte eine ostwestliche Wasserverbindung die Belieferung des landwirtschaftlichen Ostens mit Düngemitteln und des Westens mit Kartoffeln und Holz wesentlich erleichtern können.

Des weiteren erwies sich als ein schwerer Fehler, daß man die längst von den verschiedensten Seiten geforderte Moselkanalisierung unterlassen hatte. Besonders im Herbst 1916 hatte die Belastung der Eifelbahnen mit militärischen Transporten einen derartigen Umfang erreicht, daß der außerordentlich wichtige Austausch des lothringischen Erzbezirks mit den westfälischen Kohlengruben, aus denen Hüttenkoks nach dem Südwesten geschafft wurde, während von dort Minette nach Westfalen geht, fast zum Erliegen kam. Man mußte sich entschließen, die Erztransporte (und im Rückweg den Koks) auf dem gebrochenen Weg über den Rhein nach oberrheinischen Hafenplätzen, wie Mannheim, Worms usw., zu leiten und von dort die Bahnverbindung nach dem Südwesten zu benutzen. Die Kosten dafür stellten sich mehr als doppelt so hoch als die auf dem direkten Bahnwege. Außerdem litt der Koks angeblich durch das wiederholte Umladen, wofür die Empfänger Entschädigungen verlangten. Diese Aufwendungen, die sich auf mehrere Millionen beliefen, mußte schließlich der Staat übernehmen. Ganz abgesehen davon, blieb die Beanspruchung der Bahn immer noch gefährlich, während die Umschlagsarbeiten in den Oberrheinhäfen zahlreiche Mannschaften und viel Material beanspruchten. Auch das Fehlen einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Rhein und Donau hat sich im Kriege sehr störend bemerkbar gemacht. Die Lage spitzte sich um so mehr zu, je stärker die Abnutzung des rollenden Materials infolge der gewaltigen Beanspruchung fortschritt und je weiter das besetzte Gebiet, das von deutschen Verkehrsmitteln bedient werden mußte, sich ausdehnte. Daß die Zustände bei unseren Verbündeten noch ärger waren und daß dort fast alles mit deutscher Hilfe bewirkt werden mußte, während sich manche Organe der Verbündeten aus kleinlicher Eifersucht und zum Teil auch aus Profitgier den deutschen Maßnahmen noch erschwerend in den Weg zu stellen pflegten, sei nur nebenbei bemerkt. Als nun der völlige Zusammenbruch kam und die harten Waffenstillstandsbedingungen bekannt wurden, sah man sich bei uns auf dem Gebiete des Verkehrs vor Aufgaben gestellt, die man wohl als ziemlich unlösbar betrachten konnte. Wieder rächte sich auf das schwerste das Fehlen von Wasserverbindungen zwischen Ost und West. —

Was ergeben sich nun für Aufgaben in der Zukunft, um eine Wiederkehr zu normalen Verhältnissen und darüber hinaus die Gesundung unseres Wirtschaftslebens, die ja zu einem nicht geringen Teil von der Lösung der Verkehrsfragen abhängt, sicherzustellen?

Als unbestritten erste dieser Aufgaben ist die Notwendigkeit der Wiederherstellung des Betriebsmaterials der Eisenbahn und der Schiffahrt zu bezeichnen. Da die Eisenbahnen im Staatsbesitz sind, liegt die Schwierigkeit hier weniger auf organisatorischem als auf technischem Gebiet und dürfte nicht als unüberwindbar zu bezeichnen sein, wenn es auch natürlich lange Zeit dauern wird, bis die erforderlichen Arbeiten vollendet sein werden. Verwickelter liegt die Sache auf dem Gebiete der Schiffahrt. Vielleicht bestehen im Schoße der Regierung Strömungen, die sich mit der Absicht einer Verstaatlichung der Schiffahrt, und zwar sowohl der Seeschiffahrt als der Binnenschiffahrt tragen. In beiden Fällen müssen wir unterscheiden zwischen dem großkapitalistisch organisierten Teil der Betriebe einerseits und dem kleinkapitalistisch verbliebenen, vorwiegend oder rein handwerksmäßig betriebenen Teil andererseits. Was den ersteren betrifft, der in der Seeschiffahrt durch die bekannten großen Gesellschaften Hapag, Norddeutscher Lloyd usw., in der Binnenschiff-

fahrt namentlich durch die großen Gesellschaften auf dem Rhein und der Elbe vertreten sind, so ist nicht zu bestreiten, daß durch die großkapitalistische Entwicklung hier der Verstaatlichung schon erheblich vorgearbeitet ist, zumal bei den Großbetrieben in der Binnenschiffahrt auf dem Rhein der Verstaatlichung auch dadurch schon der Weg bereitet wurde, daß sich bei den führenden Gesellschaften die Mehrheit der Aktien in Staatshänden befindet. Bei den Großbetrieben der Seeschiffahrt liegt die Sache so, daß diese durch den Krieg einen großen Teil ihres Materials verloren haben und, wie ja auch bereits gesetzgeberisch vorgearbeitet, zur Wiederbeschaffung ihres Schiffsparks auf Staatshilfe unbedingt angewiesen sind. Die in der Seeschiffahrt auch noch hier und da vorhandenen, in der Binnenschiffahrt aber recht starken mittleren und kleineren Betriebe haben nun keinesfalls denjenigen Grad der kapitalistischen Entwicklung erreicht, den Marx als die notwendige Vorstufe für eine Verstaatlichung betrachtet. Gerade in der Binnenschiffahrt aber sind sehr zahlreiche Betriebe für die Wiederherstellung ihres Materials ebenfalls auf Staatshilfe angewiesen. Besonders auf den Märkischen Wasserstraßen liegt z. B. folgender Fall vor: Wie schon eingangs erwähnt, befinden sich hier etwa 600 Kähne, die bei Ausbruch des Krieges von ihren Besatzungen übereilt verlassen wurden und unterwegs liegen blieben mit dem Erfolge, daß sie in Verfall gerieten und heute kaum noch etwas anderes sind als Wracks, deren Reparaturwürdigkeit von Fall zu Fall untersucht werden muß. Die Eigentümer stehen wohl zum großen Teil im Felde und haben ein zum mindesten moralisches Recht darauf, daß ihnen der Staat zur Wiederherstellung ihrer Schiffe verhilft, die sie ja doch in der Mehrzahl der Fälle durch ihre schleunige Einberufung eingebüßt haben.

Würde die Absicht der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt wirklich zur Durchführung gebracht, was nach neueren Nachrichten aber für absehbare Zeit nicht in Aussicht steht, dann würde sich diese Frage verhältnismäßig einfach lösen, indem dann der Staat die betreffenden Fahrzeuge übernimmt und die Eigner gegen Lohn auf ihnen weiter beschäftigt. Allerdings werden die Kleinschiffahrtsbetriebe, wie das Beispiel Rußlands zeigt, ein außerordentlich schlechtes Objekt der Vergesellschaftung sein. Hat doch die Regierung Lenin die Enteignung der Kleinschiffer auf der Wolga und dem Marien-Kanal wieder aufheben müssen, nachdem der ganze Verkehr lahmgelegt war!

In technischer Beziehung ist zu erwähnen, daß das Schiffsmaterial der großen kapitalkräftigen Reedereien noch in einigermaßen gutem Zustande sein dürfte, während das der kleineren Leute und der selbstfahrenden Schiffer zum Teil stark mitgenommen sein wird. Der Grund dafür liegt in der großen Knappheit an Schiffsbaumaterial, an den schwierigen Arbeitsverhältnissen der Werften und schließlich auch an dem Umstande, daß eine große Zahl kleinerer Werften im Laufe des Krieges infolge Einziehung der Inhaber und aus sonstigen Gründen den Betrieb eingestellt hatten, wodurch die Anlagen selbst mehr oder weniger in Verfall geraten sind. Auch hier wird die Wiederherstellung vielfach mit großen Schwierigkeiten verbunden und zum Teil gar nicht möglich sein.

Als grundlegend für eine kritische Stellungnahme zu dem Problem der Verstaatlichung überhaupt muß man die Forderung erheben, daß unter keinen Umständen — und zwar unter der jetzigen Wirtschaftslage weniger denn je — durch irgendwelche Maßnahmen eine Betriebserschwerung gerade der Schiffahrt veranlaßt werden darf. Es hängt außerordentlich viel davon ab, daß die Schiffahrt in der Uebergangszeit, wo die Eisenbahnen dem wirtschaftlichen Verkehr zum großen Teile entzogen sind, auf der vollen Höhe ihrer Leistungsfähigkeit bleibt, ja, daß diese mit allen Mitteln, so weit wie irgend möglich, gesteigert wird. Eine mit täppischer Hand dazwischenfahrende Verstaatlichung könnte nicht wieder gut zu machendes Unheil anrichten. Es ist daher zu verlangen, daß alle Verstaatlichungspläne, wenn solche wirklich bestehen, bis zum Eintritt geordneter Verhältnisse zurückgestellt und dann erst in ruhige Erwägung gezogen werden. Die Erfahrungen, die man im Kriege mit dem Schleppmonopol auf den westdeutschen Kanälen gemacht hat, sprechen auch nicht gerade für eine Ausdehnung dieser Einrichtung, selbst wenn man zugibt, daß die Verwaltung aus den dortigen Verhältnissen manches gelernt haben mag.

Für die Zukunft der Seeschiffahrt, die die wichtigste Verbindung Deutschlands mit dem Auslande darstellt, könnte man sich aus praktischen Gründen höchstens mit einer Verstaatlichung des Aktienbesitzes, aber nicht mit einer solchen der Betriebsführung einverstanden erklären. Besonders für die sogenannte Trampschiffahrt ist der Staatsbetrieb vollkommen ungeeignet. Dieser Erwerbszweig müßte daher auf jeden Fall frei bleiben, um so mehr, als er berufen ist, durch seine Frachteinnahmen die deutsche Zahlungsbilanz günstig zu beeinflussen. Dies ist ein Gesichtspunkt, auf den in Anbetracht des ungünstigen Standes unserer Valuta noch mehr als früher Wert zu legen ist.

Als eine zweite Aufgabe ist die Neugestaltung des Verhältnisses zwischen den Arbeitern in der Schiffahrt, den höheren Angestellten und den Reedereien zu betrachten. Schon lange war die Frage der Aufrechterhaltung der Borddisziplin in ein sehr kritisches Stadium getreten. Weder wollten sich die Mannschaften den Forderungen der Seemannsordnung weiter fügen, noch waren die Reeder und Kapitäne bereit, den Mannschaften mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffes größere Freiheiten einzuräumen. Es ist wohl anzunehmen, daß die Mannschaften heute hinsichtlich der Geltendmachung recht weit gehender Ansprüche nicht eben blöde sein werden. Immerhin halte ich die Erzielung einer Verständigung für sehr wohl möglich, zumal die Aufrechterhaltung der Borddisziplin schließlich im Interesse jedes einzelnen Mitgliedes der Schiffsbesatzung gelegen ist, da gerade in der Seeschiffahrt Disziplinlosigkeiten in gefährlichen Augenblicken zu Totalverlusten von Schiff und Besatzung führen können. Schwieriger ist die Lage in der Binnenschiffahrt, wo das Moment gemeinsamer Gefahr nicht so dringlich ist und daher auch keine so stark einigende Kraft besitzt. Auch liegen hier die Verhältnisse in mancher Beziehung schwieriger. An Bord von Seeschiffen ist durch die bekannte Einrichtung des Wachenwechsels für eine, wenn auch nicht immer ausreichende, so doch jedenfalls regelmäßige Ablösung und Nachtruhe der Besatzung gesorgt. In der Binnenschiffahrt dagegen fährt man fast immer nur mit der gesetzlich zulässigen Mindestzahl von Mannschaften, so daß eine Ablösung nicht möglich ist und bei dem leichten Dienst der Leute auch für gewöhnlich nicht in Frage kommt. Freilich schließt dieser Zustand den im Interesse der günstigen Ausnutzung des Materials und der schnellen Abwicklung der Reisen außerordentlich erwünschten N a c h t b e t r i e b aus und setzt sich seiner sonst angestrebten Einführung hindernd in den Weg. Freilich wird er nicht allgemein gewünscht, weil befürchtet wird — zurzeit jedenfalls mit Unrecht —, daß die bessere Ausnützung des Schiffsmaterials auf die Frachten drücken könnte. Dieser Gesichtspunkt leitet über zu der dritten und vielleicht wichtigsten Aufgabe, nämlich der L ö s u n g d e r F r a c h t f r a g e in der Binnenschiffahrt in einem sowohl den Interessen der Schiffahrttreibenden wie dem des Gemeinwohls angemessenen Sinne. Diese Sache liegt insofern anders als bei der Seeschiffahrt, als der internationale Charakter der letzteren bei der Binnenschiffahrt großenteils entfällt. Nur auf dem Rhein spielt der Wettbewerb der holländischen Flagge eine große Rolle, während der der Oesterreicher auf der Elbe besonders insofern in die Erscheinung tritt, als österreichisches Kapital eine lebhafte Neigung zum Eindringen in deutsche Schiffahrtsunternehmungen bekundet.

ZEITSCHRIFT
FÜR
BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
6. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
7. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
8. Neckar-Donau-Kanal-Comité mit dem Sitze in Stuttgart.
9. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
10. Nordwestdeutscher Kanal-Verein zu Oldenburg i. Gr.
11. Ostdeutscher Fluß- und Kanal-Verein mit dem Sitze in Bromberg.
12. Ostpreußischer Provinzial-Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Königsberg i. Pr.
13. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitz in Stettin.
14. Provinzial-Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen zu Posen.
15. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
16. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
17. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
18. Verein für Schiffbarmachung der Lippe mit dem Sitze in Hamm i. W.
19. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
20. Verein zur Schiffbarmachung der Werra mit dem Sitze in Hannover.
21. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, Witten a. d. Ruhr.
22. Verein zur Förderung des Ostkanals zu Thorn.

Verantwortlicher Schriftleiter: **Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstrasse 140**

XXV. JAHRGANG 1918

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

BERLIN 1918
DRUCK UND KOMMISSIONS-VERLAG VON RUDOLF MOSSE, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46—49

I. Systematische Inhaltsangabe

Vorbemerkung:
Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen.

I. Vereinsnachrichten.

1. Mitteilungen aus dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

2. Mitteilungen aus den Zweigvereinen.

3. Aus verwandten Vereinen.

II. Fluß- und Kanalschiffahrt in Deutschland.

III. Fluß- und Kanalschiffahrt im Ausland.

IV. Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete.

V. Friedhof.

VI. Kleine Mitteilungen.

VII. Zuschriften an die Schriftleitung.

VIII. Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau.

IX. Bücherbesprechungen.

II. Alphabetisches Personen- und Sachregister

Vorbemerkung:

Solche Materien, die nicht unter dem betreffenden Stichwort gefunden werden, sind unter der entsprechenden geographischen Bezeichnung zu suchen

Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen

Verzeichnis der Verfasser.

Im Frieden regelten sich die Frachten nach Angebot und Nachfrage, wobei im allgemeinen ein Sinken der Wasserstände, das eine geringere Ausnutzung der Ladefähigkeit der Schiffe zu bedeuten pflegt, ein Steigen der Frachten zur Folge hatte. Eine sehr bald erreichte obere Grenze fand die Aufwärtsbewegung der Frachten an den Ausnahmetarifen für billige Massengüter, wie diese meistens von der Binnenschiffahrt befördert werden. Man kann der Eisenbahnverwaltung nun den Vorwurf nicht ersparen, daß sie bei ihrer Tarifpolitik keinerlei Rücksicht auf die Binnenschiffahrt genommen, ja, daß sie sogar vielfach Maßnahmen ergriffen hat, die einem Tarifkampf nicht unähnlich waren, wenn dies auch seit einer Reihe von Jahren bestritten wird. Das Allgemeinwohl verlangt sicherlich möglichst niedrige Beförderungspreise, da diese zu einer Verbilligung der Gütererzeugung im allgemeinen beitragen, aber doch auch weitestgehende Ausnutzung aller Transportmöglichkeiten, weshalb man die Schiffahrt nicht durch Tarifmaßnahmen lahm legen darf. Im übrigen haben die Kriegserfahrungen gezeigt, daß Frachtschwankungen im Verhältnis zu den durch andere Umstände bedingten Preisbewegungen der Güter doch nur selten fühlbar ins Gewicht fallen.

Um die Binnenschiffahrt, die etwa ein Viertel des gesamten deutschen Güterverkehrs bewirkt, trotzdem ihr nur weniger als ein Sechstel der Weglängen zur Verfügung steht, die die Eisenbahn benutzen kann, auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten, muß anderseits verlangt werden, daß ihr solche Frachtpreise gesichert sind, die eine ausreichende Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe gestatten. Nun ist aber eine Schwierigkeit hierbei die, daß die hierfür grundlegenden Selbstkosten der Schiffahrt je nach der Beschaffenheit der Wasserstraßen und der dadurch gegebenen Tragfähigkeit der Schiffe außerordentlich verschieden sind. Im Frieden konnte man auf dem Rhein im Durchschnitt etwa ¾ Pfennig für das Tonnenkilometer annehmen, auf den westfälischen Kanälen vielleicht das Doppelte, auf der Elbe und den Märkischen Wasserstraßen 2 Pfennig, auf der Oder und im Osten 2½ bis 3 Pfennig. Im Kriege haben sich diese Sätze, besonders im Westen, nahezu verdoppelt, während dort die Frachten zum Teil in noch stärkerem Verhältnis hinaufgesetzt wurden zu dem berechtigten Zweck, das Letzte an Leistungsfähigkeit aus der Schiffahrt herauszuholen. Im Osten ist die Schiffahrt aber dauernd in schwieriger Lage. Bei dieser großen Verschiedenheit der Selbstkosten und der Rentabilität der Schiffahrt ist es naturgemäß ganz unmöglich, durch schematische Heraufsetzung der Tarife oder Beseitigung gewisser allgemeiner Ausnahmetarife das richtige Verhältnis zwischen Eisenbahn und Schiffahrt herzustellen, das im allgemeinen Verkehrsinteresse angestrebt werden muß. Die sehr verwickelten Verhältnisse zwingen vielmehr zur Aufstellung folgender Grundsätze:

1. Alles Gut, das überhaupt aus geographischen Gründen von der Schiffahrt gefahren werden kann, muß von ihr gefahren werden, zum mindesten so lange, als die Eisenbahn noch nicht wieder auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit steht.
2. Um dies zu erreichen und gleichzeitig die Lebensfähigkeit der Binnenschiffahrt nicht zu untergraben, muß zwischen der Tarifpolitik der Eisenbahn und der der Binnenschiffahrt ein Einklang geschaffen werden.
3. Hierzu muß die bereits bestehende Kriegsorganisation der Binnenschiffahrt aufrechterhalten und zweckentsprechend ausgebaut werden.
4. Die Binnenschiffahrt muß, soweit wie irgend möglich, auf die Anpassung ihrer Frachten an Angebot und Nachfrage von Schiffsraum bzw. Ladung verzichten und muß möglichst zu festen Tarifen wie die Eisenbahn übergehen. Anfänge dazu sind gemacht. Gleichzeitig erhält auf diese Weise der Ladungsbeteiligte, also Kaufmann oder Industrieller, die Möglichkeit zuverlässiger Kalkulation der Kosten. Damit entfällt ein Grund, der vielfach eine gewisse Unbeliebtheit der Schiffahrt in Verladerkreisen verschuldet hat. Voraussetzung dafür ist die Beibehaltung der Aufstellung fester Transportprogramme, wie sie die Schiffahrtsabteilung im Verein mit den Generalbetriebsleitungen geschaffen hat. Diese ermöglichen der Schiffahrt, auf lange Zeit hinaus mit bestimmten Ladungsmengen auf gewissen Verkehrsstraßen, z. B. zwischen Hannover und Duisburg, zu rechnen.
5. Zwischen der Eisenbahn und der Schiffahrt müssen Tarifverträge abgeschlossen werden, etwa nach Art der Seehafen-Ausfuhrtarife, die seit etwa 25 Jahren zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Levante-Linie und der Woermann-Linie für den Seeverkehr bestanden. Diese Tarife wurden seinerzeit zwar ziemlich viel, besonders von Spediteuren, angefeindet; das hat aber doch nicht gehindert, daß sie sich glänzend bewährt haben und wohl einen Ausgangspunkt für eine weitere Entwicklung des Eisenbahn- und Schiffahrt-Tarifwesens bilden können.

Daß die Schwierigkeiten einer derartigen Tarifpolitik schon in rein technischem Sinne gewaltig groß sind, soll nicht bestritten werden. Ein entschlossenes Beschreiten dieses Weges, wofür ich seit Jahren in der Fachpresse eingetreten bin, ist ohne jeden Zweifel das einzige Mittel, das zur Beseitigung des schon im Frieden unerträglich gewordenen Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Schiffahrt führen und gleichzeitig der Allgemeinheit die zweckmäßigste Ausnutzung beider Verkehrsmittel gewährleisten kann.

Ein auf Grund dieser Richtlinien aufgestellter Tarif würde in vielen Fällen einen Zwang zu gebrochener Beförderung bedeuten, also daß z. B. eine Kohlenladung von Duisburg nach Darmstadt bis Frankfurt a. M. auf dem Wasserwege und von da ab auf dem Bahnwege zu befördern wäre auf Grund eines einheitlichen Frachtsatzes. Ohne daß Absender oder Empfänger Einfluß darauf hätte, welcher Weg eingeschlagen wird, würde das die Verpflichtung für die Eisenbahn bedeuten, etwa im Falle der Behinderung der Rheinschiffahrt durch Eis die Beförderung ohne Mehrkosten auf dem Bahnwege vorzunehmen, während die Ladungsbeteiligten ihrerseits die Beförderung auf dem Bahnwege nicht beanspruchen dürften. Das jetzt vielfach beliebte Mittel, überlastete Eisenbahnstrecken für gewisse Frachtgüter zu sperren, ist eine Aushilfe, die sich im allgemeinen nicht bewährt hat und für Friedensverhältnisse kaum in Frage kommen dürfte.[1])

[1]) Unabhängig von vorstehenden Ausführungen hat kürzlich Direktor Vortisch, Berlin, ein bekannter Führer der Kleinschiffer auf Spree und Oder, folgende Anträge an die Schifferberatungsstelle für die Märkischen Wasserstraßen gerichtet:

„1. Bereitstellung von Geldmitteln durch die Staatsregierung zum Zwecke des Ausbaues und der sofortigen Instandsetzung der reparaturbedürftigen Fahrzeuge der Kriegsteilnehmer und der Fahrzeuge derjenigen Schiffseigner, die durch die Beschäftigungslosigkeit in den Jahren 1914 und 1915 infolge der schädigenden Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung und durch den plötzlich einsetzenden Mannschaftsmangel infolge der vielen Einberufungen der Schiffsmannschaften zum Heeresdienst, an Land gelegt und außer Betrieb gestellt werden mußten.

2. Sofortige Bereitstellung von Materialien zum Ausbau dieser Fahrzeuge und schleunige Inbetriebsetzung der vorhandenen Schiffswerften.

3. Bevorzugung dieser an Land gelegten Fahrzeuge beim Ausbau derselben seitens der Schiffswerfte, gegenüber den im Betrieb befindlichen Fahrzeugen.

4. Bildung von Frachtausschüssen zur Regelung geordneter Schiffsfrachten und Hinzuziehung von wirklichen Vertretern der Binnenschiffahrt (Groß- und Kleinbetriebe). Die Frachten sind

In den letzten Tagen ist nun ein großer Fortschritt in der Wasserbaupolitik erzielt worden, der so bedeutend ist, daß er hier unbedingt erwähnt werden muss.

Unter dem bescheidenen Titel „Arbeiten der preußischen Wasserbauverwaltung“ wird im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 4. und 7. Dezember eine lange Liste von Arbeiten veröffentlicht, die während des Krieges zurückgestellt worden sind und jetzt in Angriff genommen werden sollen. Außer zahlreichen kleineren Arbeiten, die aber darum keineswegs bedeutungslos sind, findet sich darunter manches bedeutsame Werk, dessen Ausführung schon längst Gegenstand lebhafter Wünsche seitens der Schiffahrttreibenden gewesen ist. Zu nennen ist u. a. die Fortsetzung der Arbeiten am Masurischen Kanal, wofür 15 822 000 M. ausgeworfen worden sind, ferner die Vertiefung und Verbreiterung des Königsberger Seekanals (14 188 000 M.), Erweiterung der Hafenanlagen in Memel (2 310 000 M.). Im Gebiet der Weichsel sind Arbeiten bei Thorn sowie am Nogatabschluß mit zusammen über 4 Millionen Mark Kosten in Aussicht genommen. Ferner soll die Oder-Weichsel-Wasserstraße mit einem Aufwand von 2½ Millionen Mark in besseren Stand gesetzt werden. Weit reichlicher ist erfreulicherweise die Oder bedacht, wo die Fahrwasserverhältnisse noch immer recht traurig sind. Für die Verbesserung der Vorflutverhältnisse bei Breslau sind in Ausführung des Odergesetzes 6 Millionen Mark ausgeworfen; des weiteren 2 Millionen Mark für die Verbesserung der Oderschiffahrtstraße bei Breslau und der Staustufe Ransen. Für die Wasserstraße Stettin—Swinemünde sind 11 900 000 M. ausgeworfen und für die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder weitere 4 Millionen Mark. Die Elbe soll eine Hochwasserregulierung von Kilometer 385 bis Kilometer 585 erfahren, wofür 2,7 Millionen Mark zur Verfügung stehen. Noch viel bedeutsamer sind die im Westen geplanten Arbeiten. Für den lang gehegten Wunsch nach Herstellung einer zweiten Mündung des Rhein-Herne-Kanals in den Rhein sowie für den Lippekanal werden 79 500 000 M. bewilligt, und die Fortführung der Mainkanalisierung oberhalb Offenbach wird mit 2 600 000 M. dotiert. Für den heiß ersehnten, endlich in Angriff zu nehmenden Bau der zweiten Schleuse bei Kostheim wird 1 Million Mark angewiesen. Mit kleineren Beträgen sind die Märkischen Wasserstraßen bedacht, jedoch belaufen sich diese Summen zusammen auch immerhin auf mehr als 2 Millionen Mark. Im Bezirk der Weser sind für den Bau eines Diemel-Sammelbeckens 2 090 000 M. vorgesehen, für die Talsperre bei Hemfurth 1 255 000 M., ferner für den erweiterten Ausbau der Weser von Minden nach Bremen und Versuchsbauten an der unteren Weser und Aller 3 889 000 M. Für Unterhaltungsarbeiten an der Weser und am Kanal im Bereich der ehemaligen Kanalbaudirektion Hannover rund 2 Millionen Mark. Des weiteren erscheinen in der Liste Instandsetzungsarbeiten im Bereich der Ems und des Rheins.

Mit noch größerer Genugtuung als die Inangriffnahme dieser schon vor dem Kriege geplanten Arbeiten werden unsere Leser indessen schon aus Zeitungsberichten ersehen haben, daß nun endlich ernst gemacht wird mit dem Weiterbau des Mittellandkanals, und zwar ist endgültig beschlossen, daß zunächst die Strecke Hannover — Peine und der Stichkanal nach Hildesheim in einer Ausmessung für 1000-Tonnen-Schiffe in Angriff genommen werden soll. Ueber die Weiterführung der Linie ist aus dem Grunde noch nichts bestimmt, weil noch den Beteiligten Gelegenheit gegeben werden soll, sich zu der Frage der Mittel- oder Südlinie zu äußern, die ja etwa bis Peine dieselbe Richtung verfolgen. Die Nordlinie ist damit endgültig aufgegeben. Ihre Freunde werden hoffentlich die Nichterfüllung ihrer Sonderwünsche damit zu verschmerzen wissen, daß endlich einmal das große Werk, für das alle Freunde der Binnenschiffahrt gekämpft haben, seiner Vollendung nähergebracht wird.

Als einen Anfang der Arbeiten vom anderen Ende des Mittellandkanals kann man die gleichzeitig in Aussicht genommene Erweiterung des Plauer und Ihle-Kanals für die Durchfahrt von 600-Tonnen-Schiffen begrüßen. Wie wir hören, sind auch noch weitere große Arbeiten geplant, die dringenden Wünschen der Binnenschiffahrt entgegenkommen. Hierzu gehören Verbesserungsarbeiten an der Oder-Spree-Wasserstraße und der Bau der Talsperre bei Ottmachau, die bekanntlich eine wesentliche Verbesserung des Oderfahrwassers zur Folge haben wird.

Wir sehen also, daß die gewaltigen Ereignisse, unter denen der scheinbar so fest gefügte Bau unseres Vaterlandes in allen Fugen kracht, zum mindesten in dem Kreise der preußischen Wasserbauverwaltung, die in der Person des Herrn Ministers Hoff einen neuen Chef erhielt, der sich längst des größten Vertrauens aller, die mit ihm gearbeitet haben, erfreute, jenen Geist frischer Unternehmungslust frei gemacht hat, der sich bislang nur zu oft nicht entfalten konnte, weil er von entgegenstehenden Interessen erdrückt wurde. So schwer auch die Zeiten sind, die wir jetzt durchleben müssen, wir wollen die hier gekennzeichneten Beschlüsse des preußischen Arbeitsministeriums begrüßen als die ersten Schritte zum wirtschaftlichen Wiederaufbau des Deutschen Reiches mit Mitteln, die wir als Voraussetzung für einen solchen längst erkannt haben und deren rechtzeitige Anwendung uns manche unangenehme Erfahrung des Krieges auf dem Gebiete des Verkehrswesens und unserer Versorgung mit Lebensmitteln und Kohlen erspart hätte.

So tritt der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt in das Jahr 1919, in dem er auf ein 50 jähriges Bestehen zurückblicken kann, mit der Genugtuung ein, daß jener große Teil seiner Arbeiten, der der Werbung für den Gedanken der Kanalverbindung zwischen dem Osten und Westen des deutschen Vaterlandes gewidmet war, nicht umsonst gewesen ist, wird doch noch vor der 50 jährigen Wiederkehr seines Gründungstages der erste Spatenstich für das Schlußstück des Mittellandkanals getan sein.

---

so festzusetzen, daß dadurch nicht die Notlage der Schiffer in schädigender Weise ausgenutzt wird, oder daß sich die Schiffahrt in ungerechtfertigter Weise auf Kosten der Allgemeinheit durch übermäßige Frachtforderungen zu bereichern sucht.

5. Ueberweisung der Güter auf den Wasserweg, soweit dies irgend möglich ist und andere zwingende volkswirtschaftliche Gründe dies nicht unbedingt verbieten.

Ausdehnung der Seehäfentarife auch auf die Häfen und Umschlagsplätze der Binnenwasserstraßen.

6. Errichtung eines eigenen Ministeriums für die Binnenschiffahrt oder aber mindestens eines Reichsschiffahrtsamts, sofern die politischen Verhältnisse dies schon jetzt gestatten.

7. Aufnahme von zwei geeigneten und von der Schiffahrt gewählten Vertretern in dieses Ministerium oder Reichsschiffahrtsamt aus den Kreisen der Schiffahrtsgesellschaften und Privatschiffer.

8. Regelung der Arbeitsverhältnisse im Betriebe der Binnenschiffahrt unter Berücksichtigung der Eigenartigkeit des Schiffsfahrtsbetriebes.“

Soweit die Forderungen des Herrn Vortisch Tariffragen zum Gegenstand haben, würden sie mit den obigen Ausführungen durchaus parallel laufen und sich auf gleiche Weise verwirklichen lassen.

Königsbergs Großschiffahrtswege nach Litauen, der Ukraine und Polen

Bei der Zunahme des allgemeinen Interesses für die Binnenschiffahrt ist vor einiger Zeit auch der Ostpreußische Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu neuem Leben erwacht. Der Verein gab die Anregung, die verschiedenen ostpreußischen Wasserstraßenpläne einer näheren Untersuchung zu unterziehen, und darauf stellten der Magistrat Königsberg und die Königsberger Handelskammer die Mittel für die Ausarbeitung einer Denkschrift zur Verfügung, die jetzt unter dem Titel „Königsbergs Großschiffahrtswege nach Litauen, der Ukraine und Polen" erschienen ist. Sie ist verfaßt von Syndikus Fritz Simon und Geh. Baurat M. Contag. Als seinerzeit diese Denkschrift in Angriff genommen wurde, lagen die Verhältnisse ja wesentlich anders als heute. Man merkt dies in der Denkschrift vor allem an Stellen, wo von der militärischen Bedeutung der Wasserstraßen die Rede ist. Diese muß natürlich heute bei den östlichen Kanalprojekten vollständig außer Betracht bleiben. Wir haben heute nur die wirtschaftliche Seite der Frage ins Auge zu fassen, und vom wirtschaftlichen Standpunkt aus ist der Ausbau des Wasserstraßennetzes im Osten nach wie vor so wichtig, daß die Königsberger Denkschrift auch heute ihre volle Bedeutung hat. Für Ostpreußen ist unter allen Umständen in rein wirtschaftlicher Beziehung voraussichtlich das Ergebnis des Krieges sehr günstig. War die Provinz vorher ein vorgeschobener Zipfel des Deutschen Reiches, eingeklemmt zwischen der See und einem russischen Hinterland, das durch Zollsystem und Verkehrspolitik gegen Ostpreußen abgeschlossen und wirtschaftlich vernachlässigt war, so ist in Zukunft Ostpreußen dazu berufen, ein Durchgangsland zu werden, das aus seiner günstigen natürlichen Lage ähnliche Vorteile ziehen wird wie die Niederlande und Belgien durch ihre Lage vor dem volkreichen Westdeutschland.

Ob allerdings der Zeitpunkt des Aufschwungs bald eintreten wird, das läßt sich natürlich heute nicht mit Sicherheit voraussagen. Voraussetzung ist eine gewisse Klärung der politischen Verhältnisse, die bei der geringen Reife der verschiedenen Randvölker vielleicht noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, und eine wirtschaftliche Kräftigung der neuen Randstaaten. Danach werden diese unbedingt Gewicht darauf legen müssen, ihre Wasserwege zur See auszubauen, und da haben die in der Königsberger Denkschrift behandelten Pläne dauernden Wert.

Die Denkschrift gibt eine allgemeine Uebersicht über die Verhältnisse der ostpreußischen Binnenschiffahrt, die bisher infolge des geringen Umfanges des Wasserstraßennetzes sich nicht recht entwickeln konnte. Die früher in Ostpreußen vorhandenen Binnenschiffe waren in der Mehrzahl recht klein, doch hat in den letzten Jahren die Zahl der größeren Fahrzeuge zugenommen. Während des Krieges sind auch 400- und 600-Tonnen-Kähne in größerer Zahl nach Ostpreußen gelangt. Will man in Zukunft einen Verkehr auf großen durchgehenden Wasserstraßen herbeiführen, so müssen die Wasserstraßen entsprechend große Abmessungen haben. Es kommen daher nur Kähne von 600 und 1000 Tonnen Tragfähigkeit in Betracht, wie sie auch im Westen Deutschlands gefordert werden. Mit Recht wird in der Denkschrift darauf hingewiesen, daß es bei der Schaffung einer großen durchgehenden Wasserstraße nicht auf die Verbindung zweier Meere ankommen könne. Wir brauchen daher nicht so sehr eine Wasserstraße von Königsberg zum Schwarzen Meer als vielmehr eine solche von Königsberg nach Kiew. Es ist auch nicht erforderlich, einen Kanal und anschließende Verbindungsstrecken vom Herzen Ostpreußens bis zum Rheinland und der Nordsee herzustellen. Der kürzeste Weg zwischen Ostpreußen und dem Rheinland wäre zwar eine solche Binnenwasserstraße, der billigste Weg wäre dieses aber nicht. Wie man vom Schwarzen Meer zur Ostsee immer am billigsten mit Seeschiffen verkehren kann, so führt auch der billigste Weg von Ostpreußen nach dem Rheinland über See. Man wird Massengüter von Allenstein nach Köln nicht beim Vorhandensein einer Wasserstraße mit Binnenschiffen befördern, sondern lieber mit der Bahn nach Königsberg und von da mit dem Seeschiff nach dem Rhein, was eine sehr erhebliche Ersparnis gegenüber der Binnenwasserstraße ergibt. Ostpreußens Lage an der Ostsee macht es dringend erforderlich, daß die großen Wasserstraßen nach der Ostsee streben. Diese Wasserstraßen ergeben zugleich eine Verbindung zwischen Ostpreußen und dem früher russischen Hinterland, mit dem trotz der früheren Verkehrs- und Zollschwierigkeiten ein nennenswerter Verkehr schon immer vorhanden war. Besonders wichtig ist für Königsberg ein Wasserweg zur Ukraine, weil Königsberg schon vor dem Kriege unter allen Ostseehäfen die größte Zufuhr von der Ukraine her hatte. Man erwartet nach dem Kriege eine so starke Erhöhung der russischen Eisenbahntarife, daß die Verbilligung der Beförderung durch den Bau einer Binnenwasserstraße nach Ansicht der Verfasser der Denkschrift eine besonders große sein würde. Königsberg hat sich für die Zunahme des Verkehrs nach dem Kriege bereits durch die Inangriffnahme des Ausbaues des Königsberger Hafens vorbereitet; außerdem ist seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Ostseehäfen durch den Ausbau des Königsberger Seekanals, der demnächst erweitert wird, gehoben worden.

Die Denkschrift fordert nun den Ausbau von drei großen Wasserstraßen, die Königsberg mit verschiedenen Teilen von Ostpreußen und vor allen Dingen mit dem jenseits der Grenze gelegenen Hinterland verbinden sollen. Die Pläne verdienen durchweg auch im gesamten Ostpreußen Interesse und Beifall, und andere Interessenten werden kaum etwas gegen diese Pläne selbst sagen können, sondern nur noch einige Ergänzungen dazu zu fordern haben. Die erste Forderung ist folgende:

„Der Memelstrom ist von der Reichsgrenze mindestens bis Kowno und nötigenfalls weiter bis Grodno, ebenso wie auf der unteren Strecke, durch systematische Regelung für einen Großschiffahrtsbetrieb, d. h. für einen Verkehr von 600- bis 1000-Tonnen-Schiffen, auszubauen. In entsprechender Weise ist die Wilja von Kowno bis Wilna unter tunlichster Ausnutzung ihrer Wasserkraft zu kanalisieren. An den Hauptverkehrspunkten ist auf leistungsfähige Umschlaghäfen mit Eisenbahnanschluß Bedacht zu nehmen. Die jetzige Schiffahrtsverbindung vom Memelstrom durch Gilge, Seckenburger Kanal, Großen Friedrichsgraben und Deime nach Königsberg ist entsprechend dem Verkehr für grössere Schiffe zu verbessern."

Hierzu wird eine größere Menge von statistischem Material gegeben, woraus zu ersehen ist, daß der Memelstrom auch bisher schon einen recht ansehnlichen Verkehr hatte. Der Zukunftsverkehr der Memelwasserstraße wird auf 5 Millionen Tonnen bei der Durchgangsstelle Schmalleningken geschätzt. Man wird diesen Plan ergänzt wünschen durch den Ausbau des Wasserweges nach Memel, der nur sehr geringe Arbeiten erforderlich macht, um Memel nicht gegenüber Königsberg zu vernachlässigen.

Die zweite Forderung bezieht sich auf den Wasserweg zur Ukraine, auf den nach Ansicht der Königsberger Handelskreise Königsberg wegen seines früheren großen Verkehrs mit der Ukraine besonderen Anspruch hat. Wenn auch der frühere Gesichtspunkt eines engeren politischen Anschlusses der Ukraine an Deutschland heute nicht mehr so wesentlich ist, so werden wir einen solchen Wasserweg doch weiter wünschen müssen, weil die Ukraine und Deutschland sich in vieler Beziehung wirt-

schaftlich ergänzen und daher eine Erleichterung des Verkehrs nur natürlich ist. Vom Königsberger Standpunkt aus ergibt sich hiernach die dringende Forderung: „einen Verkehr von 600- bis 1000-Tonnen-Schiffen durch entsprechenden Ausbau des Masurischen Kanals mit der unteren Alle, seine Fortsetzung über den Löwentinsee bis zur Memel bei Grodno, die Regulierung der Schara, den Umbau des Oginskikanals und Verbesserungen an Jasiolda, Prinet und Dnjepr herzustellen. Der Masurische Kanal gewinnt dadurch als Anfangsstrecke einer großen durchgehenden Schiffahrtsverbindung zwischen der Ostsee und dem Dnjeprgebiet eine hervorragende wirtschaftliche, politische und militärische Bedeutung."

Der Ausbau des Masurischen Kanals, der nach den bisher in Angriff genommenen Plänen den heutigen Ansprüchen ganz und gar nicht mehr genügt, ist auch Vorbedingung für die dritte Königsberger Forderung, die wie folgt lautet:

„Die Wasserstraße vom Mauersee nach Johannisburg ist für einen größeren Schiffsverkehr auszubauen und durch Kanalisierung des Pissek zunächst bis Nowgorod festzusetzen. Auch auf eine künftige Verbesserung des Narew durch den neuen polnischen Staat ist hinzuwirken, damit nach Regelung der polnischen Weichsel oberhalb Warschau eine leistungsfähige Wasserstraße von Galizien nicht nur nach Danzig, sondern auch nach Königsberg geschaffen wird."

Nicht nur erhält Königsberg hierdurch eine gute Verbindung mit dem nördlichen Polen, sondern auch für das nördliche Polen selbst wäre dieser Kanal besonders wichtig, weil es dort sehr stark an Verkehrswegen mangelt. Man wird auf dieser Wasserstraße im Notfalle auch mit den 400-Tonnen-Kähnen auskommen können, jedenfalls aber vorläufig 1000-Tonnen-Kähne nicht fordern können, wenn auch der 600-Tonnen-Kahn schon deshalb wünschenswert ist, damit etwaige von der Ukraine kommende größere Kähne ohne weiteres auch über Johannisburg zum Narew fahren können.

Die Denkschrift hält sich im großen ganzen erfreulicherweise von einer Polemik gegen die Interessen anderer Gebiete und Städte frei. Sie fordert Wasserstraßenbauten, gegen die in technischer Hinsicht keineswegs Bedenken bestehen und die wegen ihrer internationalen Bedeutung in absehbarer Zeit sicherlich gebaut werden müssen, um die wirtschaftliche Blüte der neuen Ostseestaaten herbeizuführen, ohne die diesen Staaten eine dauernde selbständige Stellung nicht erhalten werden könnte.

Dr. Steinert.

Zur Verständigung über die verschiedenen Kanalpläne für Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Zu dieser Frage geht uns vom Werra-Kanalverein folgende Auslassung zu:

Aus vollem Herzen kann den Ausführungen des Herrn Dr. Blaustein in Nr. 7 der „Schiffahrts-Zeitung", soweit sie sich auf eine Verständigung über die verschiedenen für Deutschland und Oesterreich-Ungarn vorliegenden Kanalpläne beziehen, nur zugestimmt werden. Es würde eine unnötige Vergeudung wertvoller Kräfte bedeuten, wollten sich die Verfechter aller dieser Pläne (welche sowieso schon Kämpfe genug durchzufechten haben) auch noch auf eine gegenseitige scharfe Bekämpfung einlassen. Innerhalb derjenigen Kreise, die für den Werrakanal zur Verbindung der Weser mit Main und Donau eintreten („Werra-Kanalverein") besteht hierzu keine Neigung; auch im Schoße des „Bayerischen Kanalvereins" denkt man ebenso, und endlich ist auch in den letzten Beratungen des „Südwestdeutschen Kanalvereins" in Stuttgart eine Anschauung zutage getreten, wonach derselbe Standpunkt deutlich vertreten wird. Herr Reichstagsabgeordneter Geck (Mannheim) führte bei der Beratung des Ausbaues der Oberrheinstraße nach dem Bodensee mit Recht aus, daß sich diese Frage von dem Plane des Ausbaues aller Großschiffahrtsstraßen nicht trennen ließe. Eine Scheidung der Interessengebiete wäre eine künstliche Mache und auch politisch von großem Nachteil. Redner machte den bestimmten Vorschlag, in absehbarer Zeit eine Vereinigung aller in Betracht kommenden Organisationen zu gemeinsamer Arbeit herbeizuführen.

Diesen Vorschlag unterstützte der Vorsitzende der Versammlung, Geheimer Kommerzienrat Schiedmayer, indem er auch mitteilte, daß der „Südwestdeutsche Kanalverein" und der „Oberrheinische Schiffahrtsverband" schon seit längerer Zeit in Fühlung miteinander stehen.

Hierauf wurde dann noch von dem Vertreter des „Werra-Kanalvereins", Hauptmann Woas, folgende Erklärung abgegeben:

„Der Werra-Kanalverein erstrebt eine Verbindung des Rheins über die Werra nach der Weser und nach der Donau hin, ähnlich der von Ihnen erstrebten Verbindung zwischen Rhein und Donau. Der Verein kann mit der Verbindung, wie sie der Herr Vorredner geschildert hat, einverstanden sein. Auch uns liegt es durchaus fern, irgendeinem der großen Pläne, wie sie hier verfolgt werden, feindlich entgegenzutreten; im Gegenteil, wir sagen uns: Jeder einzelne dieser Pläne kann nur verwirklicht werden in der Vereinigung mit den anderen. Deshalb begrüße ich mit Freuden den Vorschlag, daß eine unmittelbare Zusammenarbeit der verschiedenen Verbände stattfinden soll. Aber ich verlange auch — verzeihen Sie das herbe Wort —, daß der Werra-Kanalverein zu dieser Zusammenarbeit zugezogen wird. Ich möchte mir den Vorschlag erlauben, ein Zusammenarbeiten in der Weise durchzuführen, daß die Verbände sich zunächst zu gemeinschaftlicher Arbeit in politischer Beziehung vereinigen. Es kommt uns darauf an, daß die wirtschaftliche Bedeutung der Kanalpläne untereinander ausgeglichen wird. Das kann am besten durch Zusammenarbeit geschehen. Der Werrakanal ist genau so eine Notwendigkeit wie Ihr württembergischer Kanal. Ein Blick auf die Pläne lehrt das. Durch den Werrakanal wird ein Gebiet aufgeschlossen, wie es auf keinem anderen Wege möglich ist. Ganz Thüringen, das Frankenland und die Oberpfalz warten auf den Augenblick, wo hier ein Kanal eingelegt wird, der für uns ein geradezu unabweisbares Bedürfnis ist.

Ich wiederhole, daß wir Ihren Bestrebungen nicht feindlich gegenüberstehen, daß wir aber zu der gemeinsamen Arbeit zugezogen zu werden wünschen. Ich glaube auch nicht, daß die preußische Regierung, die sich den Bestrebungen des Südwestdeutschen Kanalvereins gegenüber freundlich ausgesprochen hat, uns feindlich gesinnt ist; im Gegenteil. Es handelt sich hier um die gleichartige Behandlung verschiedener Bundesstaaten, und das kann nur durch das Reich entschieden werden.

Meine Herren, ich bitte dringend, daß der Ausschuß sich dafür erwärmt, daß wir eine gemeinsame Arbeit bei allen unseren Plänen vornehmen und daß die einander entgegenstehenden Interessen, soweit irgend möglich, ausgeglichen werden. Es werden sich Mittel und Wege finden lassen, um die Verbände zu einer Arbeitsgemeinschaft zu vereinigen zum Wohle nicht bloß Württembergs und Preußens, sondern zum Wohle unseres ganzen deutschen Vaterlandes!"

Danach ist also nach verschiedenen Seiten hin eine günstige Stimmung für die vorgeschlagene Verständigung bereits vorhanden. Es käme jetzt nur darauf an, die nötigen politischen Schritte zu tun, um eine Vereinigung aller Kanalbestrebungen dieser Art tatsächlich herbeizuführen. Ohne eine solche Vereinigung würden alle diese Bestrebungen einander nur Abbruch tun, etwas wirklich Greifbares würde auf keiner Seite erreicht werden.

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

Es kann nicht meine Aufgabe sein, im Rahmen eines Fachblattes die Ereignisse zu erörtern, welche zu einer noch nicht abgeschlossenen völligen Umgestaltung des Deutschen Reiches und seiner Bundesstaaten geführt haben. Ich beschränke mich vielmehr darauf, zu berichten, daß die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens von dem Umschwung ebenfalls berührt worden ist. Auch bei ihr wurde am 10. November 1918 ein Soldatenrat gebildet. Die technische Leitung der Schiffahrtsabteilung verbleibt in Händen von Fachleuten und es ist somit, wie der Soldatenrat der Schiffahrtsabteilung bekanntgabt, sichergestellt, daß der Betrieb der gesamten See- und Binnenschiffahrt aufrechterhalten wird. Letzteres erscheint angesichts der uns durch den Waffenstillstand auferlegten starken Beschränkung des Eisenbahnmaterials und der durch die beschleunigte Demobilisation geschaffenen Verhältnisse von der allergrößten Wichtigkeit und auch in der künftigen Friedenswirtschaft wird die Binnenschiffahrt eine ungleich größere Rolle spielen als früher. Darauf deutet auch schon hin, daß als ein Punkt in der Proklamation der

neuen preußischen Regierung vom 13. November 1918 enthalten ist: Rascheste Ausbau und Entwickelung aller Verkehrsmittel, insbesondere der Eisenbahnen und Kanäle. Ob der neue preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Hoff, Gelegenheit haben wird, beide Verkehrsmittel zu entwickeln und auszubauen, oder ob dies hinsichtlich der Kanäle wie der Wasserstraßen überhaupt einem besonderen Ministerium übertragen wird, oder ob schließlich gar die Kirchhoffsche Forderung von den Reichseisenbahnen und Reichswasserstraßen sich verwirklicht, steht ja noch dahin; es sind dies auch keine Fragen der nächsten Zukunft.

Jetzt jedenfalls liegt uns viel näher die Frage, wie in allernächster Zeit sich unsere Betriebsführung gestaltet, nachdem der Umschwung der letzten Wochen sich ganz besonders auf dem Gebiete der Arbeiterbewegung bemerkbar macht. Wir stehen vor der Tatsache, daß unter dem Eindruck der Verhältnisse die großen Arbeitgeberverbände Veranlassung nehmen müssen, einer Vereinbarung mit den Gewerkschaften zuzustimmen, welche ganz wesentliche Eingriffe in das Bestimmungsrecht des Unternehmers mit sich bringt. Wiedereinstellung aller Kriegsteilnehmer, Achtstundenarbeitstag ohne Lohnkürzungen, paritätischer Arbeitsnachweis, Tarifvertrag, Arbeiterausschüsse und Mitbestimmungsrecht der Arbeiter und ihrer Gewerkschaften, das sind die wesentlichsten Punkte dieser Vereinbarung. Inwieweit sie sich in die Praxis umsetzen lassen, ist eine andere Frage; namentlich wird sich gerade im Verkehrswesen die lückenlose Durchführung des Achtstundenarbeitstages nicht so einfach gestalten. Man darf von beiderseitiger Einsicht hoffen, daß sich ein Weg finden lassen wird, den Anforderungen des Verkehrs ohne allzu große Belastung desselben gerecht zu werden.

Auch verschiedene Vorgänge in der bisherigen Betriebsform der Binnenschiffahrt sind erwähnenswert. Auf dem Rhein hat bekanntlich die Konzentration der Betriebe schon die meisten Fortschritte gemacht, seit Jahren bestehen dort schon mehrere große Konzerne. U. a. ist der Preußen-Konzern, der, nachdem der preußische Bergfiskus einen großen Aktienbestand der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Köln erworben hatte, diesem Unternehmen durch Verträge die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft und die Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft angliederte, wozu sich später die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf gesellte, während die Speditionsgeschäfte des Konzerns durch die Rhein- und See-Speditions-Gesellschaft m. b. H. in Köln besorgt werden. Jetzt stehen diese Betriebe im Begriff, sich durch einen neuen Vertrag die Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G. in Münster i. W. anzugliedern und dadurch einen einheitlichen Betrieb ihres Konzerns auf den nordwestdeutschen Kanälen zu gewährleisten. Bekanntlich stehen sie auch mit der Hansa A.-G. für Warenverkehr in Breslau schon seit einiger Zeit in Fühlung. — Auf der Elbe ist dagegen die seit 1904 bestehende Organisation der Einzelschiffer, die Privatschiffer-Transport-Genossenschaft, einst in Magdeburg, jetzt in Aken, im Begriff, sich aufzulösen. Nach mancherlei Schicksalen, unter denen das Vertragsverhältnis zu der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaft A.-G. und seine Auflösung nach fünfjähriger Dauer sicher das interessanteste war, will sie in Liquidation treten. Im übrigen ist sie bekanntlich durch Aktienbesitz an die Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrt-A.-G. in Magdeburg, letztere seit Jahresfrist in Interessengemeinschaft mit der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt-A.-G. in Dresden arbeitend, geknüpft. Welche zukünftige Gestaltung die Entwickelung der Privatschiffahrt auf der Elbe nunmehr annehmen wird, bleibt abzuwarten. — Im Osten beanspruchen zwei kürzlich erfolgte Gründungen Interesse, weil sie im Zusammenhang mit der Schiffahrtsabteilung stehen. Zunächst die Schiffahrtsgesellschaft Ost G. m. b. H. in Berlin, gegründet am 9. November 1918 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Wilhelm Harms. Sodann die Maltscher Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H. in Breslau, gegründet am 8. Oktober 1918 mit 20 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Direktor Rudolf Henne und Josef Schalscha. Letzteres Unternehmen ist besonders auf die Verfrachtung niederschlesischer Steinkohlen gerichtet. R. Huth.

Die neue Staatsregierung hat die recht schwierige Aufgabe, dafür zu sorgen, daß durch Vermehrung der Staatseinnahmen die Möglichkeit geschaffen wird, die bedeutend gestiegenen Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, die Verzinsung der Schulden usw. zu decken. Die Aufgaben, welche in dieser Hinsicht der künftigen Nationalversammlung harren, werden nicht gering sein. Einstweilen sucht man da, wo es angängig ist, schon auf dem Verwaltungswege eine Erhöhung der Einnahmen zu erzielen und man hat dabei auch die Binnenschiffahrt, soweit sie auf Kanälen und kanalisierten Flüssen betrieben wird, nicht unberücksichtigt gelassen. So wurde unter anderem durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers vom 21. November 1918 eine Erhöhung der Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder (Tarif vom 16. Juni 1902) auf die doppelten Beträge mit Wirkung vom 1. Januar 1919 angeordnet. Nur für einige Ausnahmen bleiben die alten Sätze bestehen. Die Sätze stellen sich also in Zukunft für Wasserstraßen erster Ordnung auf 22, 18, 14 und 10 Pf. Es kostet demnach zum Beispiel eine Kohlenladung von 600 t von Hamburg nach Tegel in Zukunft $600 \times 10 \times 3$ (Hebestellen) 180 M Abgaben gegen $600 \times 5 \times 3 =$ 90 M bisher. Daß die Schiffahrt hiervon unangenehm berührt wird, steht außer Zweifel, denn sie schließt ja diese Abgaben in ihre Frachten ein. Irgendwelcher Protest ist angesichts der zwingenden Notwendigkeit aussichtslos, doch wird man seinem Befremden darüber Ausdruck geben müssen, daß die Anordnung ohne vorherige Anhörung der Schiffahrtsgewerbetreibenden des Stromgebietes erfolgte. Es wäre auch rücksichtsvoller gewesen, die Erhöhung erst gleichzeitig mit der angekündigten Erhöhung der Eisenbahntarife vorzunehmen und erst zu Beginn des neuen Rechnungsjahres in Kraft treten zu lassen.

Der Binnenschiffahrt bleibt weiter nichts übrig, als zu versuchen, diese und andere neuen Lasten durch Erhöhung ihrer Frachten auszugleichen. Die gegenwärtige Zeit, wo sie auf lange hinaus zur Entlastung der Eisenbahnen mehr als je gebraucht wird, dürfte ihr dieses Bestreben erleichtern. Allerdings sind die Abgaben ja noch kleine Lasten im Vergleich zu den Lasten, welche durch die Neuregelung der Arbeitsverhältnisse entstehen. Diese Neuregelung findet ihre Basis in dem durch die Zeitverhältnisse unbestreitbar bedingten Abkommen der Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände mit der Generalkommission der Gewerkschaften vom 15. November 1918, durch welche eine gesetzliche Regelung der Materie unnötig gemacht wurde, sowie in der Anordnung des Reichsdemobilmachungsamts vom 23. November 1918 betreffend die Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter. Bei der Neuregelung ist namentlich der Achtstundenarbeitstag von Wichtigkeit, hinsichtlich dessen ja für die Verkehrsgewerbe Ausnahmen zugelassen sind, der aber im allgemeinen, wenigstens vorläufig, nicht zu vermeiden ist, um möglichst viel Arbeitskräfte unterzubringen. Bei der Binnenschiffahrt ist letzteres nun nicht so einfach, denn mehr Leute, als an Bord Platz haben, kann man nicht unterbringen. Außerdem aber besteht bei den Binnenschiffern ein großer, wenn nicht der größte Teil, ihrer Beschäftigungsdauer in Arbeitsbereitschaft, nicht in Arbeitsleistung. Die Beweglichkeit der Betriebsstätte macht auch eine Durchführung der Achtstundenarbeitszeit praktisch unmöglich und so bedarf es in der Binnenschiffahrt weitestgehender Berücksichtigung aller Interessen, um nicht Schäden für die Allgemeinheit anzurichten. Daneben kommen nun aber auch noch Lohnforderungen in Frage, die alle bisherigen Kalkulationsgrundlagen übertreffen. Bei der ganzen gegenwärtigen Haltung der Arbeiterschaft gerade in bezug auf Lohnfragen ist hinsichtlich ihrer Zurückführung auf ein erträgliches Maß wenig Entgegenkommen zu erwarten. Hierdurch werden weitere Frachterhöhungen unvermeidlich.

Es macht sich gegenwärtig sehr bemerkbar, daß zu Beginn des Krieges die Binnenschiffahrt recht nebensächlich behandelt wurde. Die Schiffer, namentlich Privatschiffer, wurden eingezogen und so konnten viele Schiffe nicht in Betrieb gehalten werden. Mancher Schiffer aber, der nicht Soldat wurde, suchte sich mangels Ladung eine Arbeitsgelegenheit an Land. Hierdurch sind eine sehr bedeutende Anzahl Schiffe verwahrlost und entweder schon nicht mehr verwendbar oder eines größeren kostspieligen Ausbaus bedürftig geworden. Die Zahl der stilliegenden Schiffe ist ja allmählich heruntergegangen, aber noch immer beträchtlich. Sie betrug auf den Märkischen Wasserstraßen nach amtlicher Statistik vom 1. November 1918 44 Dampfer und 565 Lastfahrzeuge, letztere mit 130 610 t Tragfähigkeit. Von diesen 565 Lastfahrzeugen haben 493 Finowmaß, 69 Breslauermaß, 3 Plauemaß. Man sieht, daß gerade die Kleinschiffer, die im Frieden ein schweres Dasein hatten, hauptsächlich betroffen sind, denn von den 493 Fahrzeugen (wovon 66 eiserne, der Ziegeltransport-A.-G. gehörend), sind nur 15 gebrauchsfähig, 191 nach geringen Ausbesserungen gebrauchsfähig, 213 aber bis jetzt gesunken. Dadurch sind immerhin beträchtliche volkswirtschaftliche Werte verloren gegangen oder stark vermindert, ganz abgesehen von den mancherlei Schäden, die der Schiffahrt sonst noch durch Hypothekenverhältnisse, Valutaverschiebungen, usw. erwachsen sind. Die Bestrebungen, der Schiffahrt einen gewissen Ersatz zu bieten, haben schon vor einiger Zeit zur Gründung besonderer Hilfskassenabteilungen für Schiffer bei den Provinzialhilfskassen, ferner aber jetzt zu Anträgen geführt, die dahin gehen, diese stilliegenden Schiffe bevorzugt den Kahnwerften zuzuweisen und ihnen bevorzugt Reparaturmaterial zu geben, damit die Fahrzeuge möglichst bald wieder in Betrieb kommen und ihr Besitzer sich erwerbend betätigen kann. Da wir an Transportmitteln knapp sind, wird man wohl diese Wünsche recht bald erfüllen müssen. R. Huth.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Kauf eines Schiffes „wie besehen“

Der Verkäufer eines Schiffes ist oft nicht in der Lage, die Haftung für Mängel zu übernehmen, weil er vielleicht selbst von seinem Verkäufer zweifelhaft bedient worden ist oder weil es sich um ein gebrauchtes Fahrzeug handelt. Es kommt aber darauf nicht an, ob er einen Mangel verschuldet hat oder überhaupt kennt; er haftet, wenn er nicht ausdrücklich die Mängelhaftung ausschließt.

Anderseits ist für ihn der Verkauf sehr erschwert, wenn er auf einem Ausschluß der Mängelhaftung besteht, weil er bei dem Besteller leicht die Vorstellung erweckt, es müsse sich um ein minderwertiges Schiff handeln, und er habe mit größter Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, daß sich bald Mängel herausstellen werden, für die er sich seiner Haftung entziehen will. So kommen dabei leicht Klauseln zustande, deren Auslegung zweifelhaft ist, und durch die der Lieferant sich unter Umständen große Nachteile verursacht.

Bei der Auslegung solcher Klauseln ist zu berücksichtigen, daß das Gesetz von der Haftung des Verkäufers ausgeht und nur zuläßt, daß die Haftung ausgeschlossen wird. Der Ausschluß der Haftung ist somit als der Ausschluß der Anwendung einer gesetzlichen Bestimmung anzusehen, und es hat darum derjenige den Beweis dieses Ausschlusses zu führen, der diesen Ausschluß zu seinen Gunsten geltend macht; mit anderen Worten: Bleibt es zweifelhaft, ob ein Ausschluß anzunehmen ist oder nicht, so hat der Verkäufer als beweisfällig den Nachteil zu tragen und die gesetzlich bestimmte Haftung auf sich zu nehmen.

Im Handelsverkehr ist die Klausel „wie besehen“, „nach Besicht“, „wie Besicht“ oder in ähnlicher Fassung sehr häufig, und auch bei Schiffsverkäufen findet sie sich nicht selten. Im Handelsverkehr ist aber bei der Auslegung solcher Klauseln auch die Verkehrssitte zu berücksichtigen; und dafür wiederum ist entscheidend, daß beim gewöhnlichen Warenhandel meist der Fachmann an den Fachmann liefert und die Feststellung etwaiger Mängel durch den Käufer nicht nur erschöpfend, sondern auch verhältnismäßig leicht möglich ist.

Mit Recht nimmt daher die Rechtsprechung an, daß in der Klausel „wie besehen“ die Vereinbarung enthalten ist, daß der Lieferant den Käufer verpflichten will, nicht nur nach der Lieferung die Ware zu prüfen, wozu das Gesetz ihn ja schon verpflichtet, sondern diese Prüfung schon vorher vorzunehmen, gerade um späteren Ansprüchen nicht mehr ausgesetzt zu sein. Die Klausel hat daher nach herrschender Rechtsprechung (vgl. Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 7. Oktober 1904; „Das Recht“ 1902, S. 43; Reichsgericht vom 13. März 1913; „Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht“ 7, S. 858. Vgl. auch Staub HGB. § 360. Anm. 5) den Inhalt, daß eine Haftung für äußerlich bei der Besichtigung erkennbare Mängel ausgeschlossen wird, aber auch nur für diese Mängel, während im übrigen die gesetzliche Mängelhaftung unberührt bleibt.

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Rechtsprechung diese Grundsätze auch für Schiffskäufe zur Anwendung bringt; zweifelhaft bleibt die Frage aber jedenfalls, denn die Verhältnisse bei Schiffsübereignungen liegen oft doch wesentlich anders als bei der gewöhnlichen Warenlieferung.

Ist der Verkauf allerdings ein gewöhnliches Handelsgeschäft, z. B. eine Lieferung des Schiffsbauers an den Reeder, so ist die Uebertragung der oben ausgeführten Grundsätze unbedenklich; handelt es sich aber um eine Lieferung anderer Art, insbesondere um die Lieferung an einen industriellen, gewerblichen, landwirtschaftlichen Betrieb usw. oder auch um einen Verkauf an einen kleinen Schiffseigner, so mag das Geschäft zwar im einzelnen Falle als Handelsgeschäft im Sinne des Handelsgesetzbuches anzusehen sein, seine wirtschaftlichen Grundlagen sind aber doch anders als bei der handelsmäßigen Warenlieferung. Der Besteller ist vielleicht nicht einmal Fachmann und die Besichtigung hat nicht notwendig, den Inhalt, etwaige Mängel festzustellen, sondern das Schiff nur auf Brauchbarkeit für den in Aussicht genommenen Zweck zu prüfen.

Mag der Verkäufer bei der Klausel auch ausbedingen wollen, daß die Haftung eingeschränkt sein soll, so braucht der Besteller diese Klausel nicht notwendig so aufzufassen; es kann ja auch die Klausel nur zur näheren Bezeichnung des Schiffes dienen und als Zusicherung, daß das Schiff genau so geliefert wird, wie es bei der Besichtigung gewesen ist, und es ist daher im einzelnen Fall sehr zweifelhaft, ob durch eine solche Klausel ein Ausschluß der Haftung tatsächlich zustande gekommen ist. Es ist in solchen Fällen zur Klarlegung der Rechtslage ein ausdrücklicher Haftungsausschluß kaum entbehrlich. Dr. jur. Eckstein.

Kleine Mitteilungen

Entschließung der Handelskammer zu Lübeck vom 26. November 1918 betreffend Fortführung des Mittellandkanals. Die schleunige Inangriffnahme des Reststückes des Mittellandkanals ist nach Ueberzeugung der Handelskammer zu Lübeck eine unabweisbare Notwendigkeit. Zwingende Gründe einer durchgreifenden Verbilligung in der Beförderung von industriellen und landwirtschaftlichen Rohstoffen und von Ueberseegütern, desgleichen die Rücksicht auf die besonders dringliche Entlastung des Schienenweges sowie die auf lange Zeit andauernde Notwendigkeit einer großzügigen Arbeitsbeschaffung für die werktägige Bevölkerung nötigen in dieser Frage zu einer baldigen Beschlußfassung.

Für die Wahl der Linienführung muß bestimmend sein in wirtschaftlicher Hinsicht die bestmögliche Befriedigung der Bedürfnisse des großen durchgehenden Massen- und des in nördlicher Richtung anschließenden Seegüterverkehrs, in technischer Hinsicht also der Vorzug der kürzesten und mit möglichst wenig Staustufen belasteten Haltung des Kanals sowie ferner die unbedingte, auch einer fernen Zukunft voll genügende Gewährleistung der Wasserspeisung für den Mittellandkanal selber und für alle in Frage kommenden wichtigen Anschlußkanäle. Oertlich begrenzte Verkehrsinteressen haben unter dem in Zukunft besonders wichtigen, schlechterdings ausschlaggebenden Gesichtspunkt größter Wirtschaftlichkeit hinter der Notwendigkeit der Schaffung eines dem Hauptbinnenverkehr und dem Seeverkehr gleichmäßig dienenden, groß angelegten Wasserstraßensystems zurückzutreten.

Unter Beobachtung dieser Grundsätze scheidet die sogenannte Südlinie von vornherein aus der Betrachtung aus, zumal die mit ihr verfolgten räumlich begrenzten Zwecke sich ohne Schwierigkeit durch kurze Anschlußkanäle oder -bahnen erreichen lassen.

Inwieweit von den beiden nördlichen Linienführungen die sogenannte Nordlinie (unter Berücksichtigung der von lübeckischer technischer Seite neuerdings hierfür vorgeschlagenen wesentlichen Verbesserungen) oder die sogenannte Mittellinie den Vorzug verdient, wird eine unter den genannten Gesichtspunkten alsbald vorzunehmende vergleichende Gegenüberstellung in kürzester Zeit ergeben können.

Die Handelskammer zu Lübeck erachtet — zumal unter Berücksichtigung der Notwendigkeit der Schaffung baldiger ausgiebiger Arbeitsgelegenheit — die Vornahme dieser Prüfung sowie eine schnelle Entscheidung über die zweckmäßigste Linienführung des Mittellandkanals als die zurzeit dringlichste Aufgabe deutscher Verkehrswirtschaft.

Vereins-Nachrichten

Deutscher Schifferbund. Charlottenburger Schifferverein. In der am 28. November abgehaltenen Vorstandssitzung wurden die durch die Umwälzung geschaffenen Verhältnisse ausführlich erörtert. Insbesondere wurde ihre voraussichtliche Rückwirkung auf die Binnenschiffahrt besprochen und dabei die Meinung geäußert, daß infolge der in der letzten Kriegszeit immer mehr erfolgten Heranziehung der Schiffahrt, dieser in Zukunft eine ganz andere Berücksichtigung zu teil werden müsse als bisher. Allerdings dürften die neuen Verordnungen auf das Arbeitsverhältnis, insbesondere der Achtstundenarbeitstag, auch auf die Binnenschiffahrt sehr einschneidend wirken, und es werde danach gestrebt werden müssen, Ausgleiche zu schaffen, um Schädigungen der Leistungsfähigkeit der großen und kleinen Betriebe nach aller Möglichkeit fernzuhalten. Des weiteren wurde vom Vorsitzenden, Herrn Ganskow, darauf hingewiesen, daß am 2. Dezember nach längerer Pause wieder eine Sitzung der Schifferberatungsstelle stattfinde, zu welcher verschiedene wichtige Anträge vorliegen, die sich besonders darauf beziehen, den Kriegsteilnehmern und denjenigen Schiffern, welche während des Krieges stilliegen mußten, die schleunigste Aufnahme ihres Betriebes bevorzugt zu ermöglichen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. Reederei Norden-Frisia, Norderney. Für das Geschäftsjahr 1917 ergab sich nach 62 240 M Abschreibungen ein Reingewinn von 39 134 M. Auf 810 000 M Kapital wurden 4 % Dividende verteilt.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. Die Vorstandsmitglieder Fritz Kolberg und Selmar Hatzky sind ausgeschieden.

Demerag Donau-Main-Rhein-Schiffahrts-A.-G., Nürnberg, Otto Zeugner ist zum weiteren Vorstandsmitgliede bestellt.

Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H., Ludwigshafen. Die Prokura des Otto Zeugner ist erloschen.

Ludwig Bösen, Oberlahnstein. Hermann und Elisabeth Böhm sind ausgeschieden, die Gesellschaft ist aufgelöst und Ludwig Böhm Alleininhaber.

Deutsche Werft A.-G., Hamburg. Diplomingenieur R. L. H. Kühn ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Aus 14 849 986 M Reingewinn des Jahres 1917/18 kamen auf 130 000 000 M Aktienkapital 10 % Dividende zur Verteilung. Der Buchwert der Nordseewerke in Emden ist 4 261 292 M. Dem Oberingenieur Paul Schönfeld in Bochum und dem Bureauvorsteher Wilhelm Ihne in Dortmund ist Prokura erteilt.

Elblagerhaus A.-G., Magdeburg. Für das Geschäftsjahr 1917/18 wird nach 25 467 M Abschreibungen ein Reingewinn von 73 299 M nachgewiesen. Der Anteilbesitz an der Hamburg-Magdeburger Eilschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. ist mit 1001 M bewertet.

Gasmotoren-Fabrik Deutz, Cöln-Deutz. Aus 4 074 888 M Reingewinn des Jahres 1917/18 wurden auf 22 002 000 M Aktienkapital 10 % Dividende verteilt.

Hannoversche Umschlags- und Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H., Hannover. Walter Mehring ist nicht mehr Geschäftsführer, Rudolf Tussing ist als solcher bestellt.

Harpener Bergbau-A.-G., Dortmund. Für 1917/18 wurden auf 85 000 000 M Aktienkapital 12 % Dividende verteilt.

Kanal- und Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Hannover. Die Prokura des Rudolf Tussing ist erloschen.

Fried. Krupp A.-G. Germaniawerft, Kiel. Geheimer Oberregierungsrat Dr. Otto Wiedfeldt in Essen ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Leda, Schiffsreparaturwerke G. m. b. H., Leer. Gegründet am 9. September mit 125 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Bruno Roelofs und Thomas Boekhoff.

Maltscher Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Breslau. Gegründet am 8. Oktober mit 20 000 M Stammkapital zur Kohlenverfrachtung, Geschäftsführer Rudolf Hanne und Josef Schalcha.

Privatschiffer-Transportgenossenschaft e. G. m. b. H., Aken. Am 19. November wurde die Liquidation beschlossen, Karl Merseburg und Wilhelm Schwarz sind Liquidatoren. Die Eröffnungsbilanz weist je 470 246 M Aktiva und Passiva nach.

Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik Hamburg. Der Reingewinn für 1917/18 stellte sich nach 1 619 830 M Abschreibungen etc. auf 806 727 M. Auf 6 000 000 M Aktienkapital wurden 10 % Dividende verteilt.

Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg. Am 16. November wurde der Gesellschaftsvertrag geändert, an E. Ph. W. Gundlach ist Prokura erteilt.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 81. K. 66 275. **Schiffskran.** Otto Kahrs, Kristiania, Norwegen; Vertreter: Patentanwälte Dr. R. Wirth, C. Weihe, Dr. H. Weil, M. M. Wirth, Frankfurt a. M. und Dipl.-Ing. T. R. Koehnhorn, Berlin Sw 68. 13. 5. 18. Norwegen 4. 7. 17.

Klasse 65a, 73. H. 66 393. **Vorrichtung zur Reinigung der Atmungsluft in abgeschlossenen engen Räumen, insbesondere in Taucherrüstungen und Taucherglocken.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel, Werk Ravensberg. 12. 5. 14.

Klasse 65a, 4. V. 14 032. **Abwurfanzeigevorrichtung für Minen, die von unter Wasser befindlichen Rohren ausgestoßen werden, insbesondere für Unterseeboote.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin, Act.-Ges. Hamburg. 12. 12. 17.

Klasse 65a, 11. M. 57 893. **Pumpklosett.** Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 10. 4. 15.

Klasse 65a, 11. M. 58 303. **Pumpklosett.** Zus. z. Anm. M. 57 893. Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 31. 7. 15.

Klasse 65a, 11. M. 59 903. **Pumpe zum Fortschaffen der Abwässer von Kühl-, Wasch- und Badeeinrichtungen in Unterseebooten.** Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 15. 7. 16.

Klasse 65a, 11. M. 60 537. **Pumpklosett.** Zus. z. Anm. M. 57 893. Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 1. 5. 16.

Klasse 65a, 11. M. 60 751. **Pumpklosett.** Zus. z. Anm. M. 57 893. Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 2. 1. 17.

Klasse 65a, 11. M. 61 451. **Pumpklosett.** Zus. z. Anm. M. 575 893. Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 16. 6. 17.

Klasse 65a, 11. M. 61 865. **Pumpe zum Fortschaffen der Abwässer von Kühl-, Wasch- und Badeeinrichtungen in Unterseebooten.** Zus. z. Anm. M. 59 903. Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 22. 9. 17.

Klasse 65a, 82. Sch. 52 967. **Verfahren zur Befestigung der Halter von Leitungen aller Art und Ausrüstungsgegenständen an den eisernen Schiffswänden.** Otto Schuchmacher, Hamburg, Sandweg 21. 23. 4. 18.

Klasse 65a, 4. W. 49 874. **Vorrichtung zur Aufklärung für Unterseeboote.** Bernhard Wilke, Stolp i. Pom., Holzenterstr. 19. zurzeit in Pola. 9. 10. 17.

Klasse 65a, 15. N. 17 332. **Takelage für Sportboote.** August Nenning, München, Georgenstraße 114. 24. 5. 18.

Klasse 65a, 78. H. 74 953. **Verfahren zum Verstopfen von Schiffslecks.** Bruno Hofmann, Pirna a. d. Elbe, Zehistaerstraße 19. 7. 8. 18.

Klasse 65a, 73. H. 69 989. **Verfahren zur Reinigung von Atmungsluft in abgeschlossenen Räumen.** Hanseatische Apparatebaugesellschaft vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 23. 3. 16.

Klasse 65b, 3. W. 50 807. **Auf zwei Schiffe sich stützendes Bockgerüst zum Heben untergegangener Schiffe.** Maximilian Weber, Potsdam, Luckenwalder Straße 6. 11. 5. 18.

Klasse 84a, 3. J. 17 691. **Haltevorrichtung für Schiffe in Schleusen, Häfen oder ähnlichen Anlagen.** Johann Jacobsen, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 19. 23. 3. 16.

Klasse 84a, 3. Sch. 62 267. **Nadelwehr.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 14. 12. 17.

Klasse 84a, 3. Sch. 52 476. **Drehschieberverschluß für Wasserbauwerke.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstraße 2a. 21. 1. 18.

Klasse 84b, 1. Sch. 52 647. **Vorrichtung zur Regelung des Mittelwasserstandes beim Füllen und Leeren von Schleusenkammern;** Zus. z. Pat. 301 975. Allgemeine Hochbaugesellschaft m. b. H., Düsseldorf. 21. 2. 18.

Klasse 84c, 2. Sch. 52 203. **Verfahren zum Herstellen von ein- oder mehrwulstigen Betonpfählen;** Zus. z. Pat. 308 749. Max Guido Schinke, Dresden-N., Villiersstraße 19. 15. 6. 17.

Klasse 84c, 3. H. 73 180. **Doppelrohriger Förderschacht für Druckluftkammern.** Adolf Haag, Nikolassee b. Berlin, Normannstraße 18. 22. 11. 17.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 6. 309 988. **Spannschloß für Kuppelungsketten von Baumflößen.** Anshelm Georg Elfstadius, Umea, Schweden; Vertr.: A. Gerson & G. Sachse, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 29. 3. 17. G. 22 240.

Klasse 65a, 58. 310 000. **Elektrische Beleuchtung von Wasserstraßen.** Jósef Tóth, Budapest; Vertr.: Dipl.-Ing. A. Kuhn, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 15. 3. 18. T. 21 898.

Klasse 65a, 4. 310 538. **Lagerung von Bereitschaftsmunition im Aufbau von Unterseebooten.** Friedr. Krupp A.-G., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 1. 11. 17. K. 64 959.

Klasse 65a, 2. 310 317. **Wasserfahrzeug.** Martin Egerland, Nürnberg, Ebenseestraße 14. 2. 10. 17. E. 22 641.

Klasse 65b, 1. 310 378. **Schiffsaufschleppwagen mit anhebbarer Plattform.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 22. 3. 18. M. 62 861.

Klasse 65d, 5. 310 393. **Kühlvorrichtung für Torpedoantriebsmotoren.** Dr.-Ing. Adam Kreglewski, Linden b. Hannover. 21. 12. 17. K. 65 271.

Klasse 65f, 21. 310 330. **Dampfturbinen und Verbrennungskraftmaschinen.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G., Hamburg. 15. 11. 13. V. 12 151.

Klasse 84a, 3. 310 300. **Aus einem mit verschiebarem Gewicht versehenen Hebelarm bestehende Regelvorrichtung für selbsttätige Klappenwehre.** Georg Thurmair, Bruckmühl, O. B. 1. 12. 17. T. 21 700.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a 274 562. 288 740.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 691 243. **Ruderantrieb für Tauchfahrzeuge.** Aktiengesellschaft „Weser“, Bremen. 18. 9. 17. A. 27 337.

Klasse 65a. 691 791. **Rettungsring.** Arno Raebiger Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 15. 13. 3. 18. R. 44 910.

Klasse 65a. 691 792. **Rettungsvorrichtung.** Arno Raebiger Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 15. 13. 3. 18. R. 44 911.

Klasse 65a. 691 793. **Rettungsvorrichtung.** Arno Raebiger, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 15. 14. 3. 18. R. 44 919.

Klasse 65a. 690 765. **Lüfterkopf.** Richard Kühn, Stettin, Am Logengarten 3. 2. 1. 18. K. 71 323.

Klasse 65a. 690 775. **Schwimmboje mit Nachahmung eines Unterseebootsehrohres.** Max Rittberger, Berlin-Schöneberg, Heilbronner Straße 26. 19. 7. 18. R. 45 469.

Klasse 65a. 692 098. **Taucheranzug.** Hanseatische Apparatebaugesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 14. 2. 16. H. 70 967.

Klasse 65c. 692 156. **Doppelwandiges Kanoe ohne Spanten.** John Lippmann, Hamburg, Schlump 5. 19. 9. 18. L. 40 835.

Klasse 65c. 692 180. **Rudervorrichtung, durch welche das Rudern in der Gesichtsrichtung ermöglicht wird.** Karl Willenbrock, Kiel-Gaarden, Hügelstraße 5. 26. 10. 18. W. 51 059.

Klasse 65d. 690 501. **Schutzgerät für Schiffe gegen Torpedos.** Stefan Breite, Berlin-Wittenau. 29. 7. 18. B. 80 033.

Klasse 65f. 688 094. **Schiffskörper mit Kielstollen und darin untergebrachten Bewegungsorganen.** Carl Chr. Conr. Schneider, Berlin, Lychener Straße 118. 15. 9. 16. Sch. 57 351.

Klasse 65f. 690 716. **Umstellbare Schiffsschraube.** Karl Zeller, Rostock, Fischerstraße 34/35. 20. 8. 18. Z. 11 865.

Klasse 84a. 689 047. **Ueberlauf- und Floßschleuse.** Fritz Carl Reincke, Stolp i. P. 12. 7. 18. R. 45 420.

Klasse 84d. 689 289. **Auswechselbare Schaken für Baggereimer.** Fa. Alw. Taatz, Halle a. S. 13. 6. 18. T. 19 608.

Klasse 84d. 689 289. **Auswechselbare Schaken für Baggereimer.** Fa. Alw. Taatz, Halle a. S., 13. 6. 18. T. 19 610,

Klasse 84d. 689 578. **Auswechselbarer Schaken für Baggereimer.** Alw. Taatz, Maschinenfabrik, Halle a. S. 26. 6. 18. T. 19 640.

Klasse 84d. 690 699. **Verlösungs- bzw. Verkleinerungsvorrichtung für Flächenbagger.** Gustav Siegrist, Karlsruhe i. B., Rüppurerstraße 30. 29. 12. 17. S. 39 386.

Prospektbeilage. Dieser Nummer liegt ein Prospekt der

Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau

bei, worauf wir hierdurch noch besonders aufmerksam machen.

Nachtrag

zu dem Tarif für die Schiffahrt- und Flössereiabgaben auf den Wasserstrassen zwischen Elbe und Oder vom 16. Juni 1902 nebst seinen Nachträgen.

1141. Die in dem Tarif für die Schiffahrt- und Flössereiabgaben auf den Wasserstrassen zwischen Elbe und Oder vom 16. Juni 1902 nebst seinen Nachträgen festgesetzten Abgabensätze mit Ausnahme derjenigen unter V, VI C, VIII B sowie unter C 5, C 6 C und C 8 B werden auf die doppelten Beträge erhöht.

Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar k. J. in Kraft.

Berlin, den 21. November 1918.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Der Finanzminister.

Bekanntmachung.

Zur Ausführung dringlicher Instandsetzungsarbeiten an den Obertoren wird die **Schleuse 12,** Noven in der unteren Netze, vom **22. Dezember d. J. bis zum 2. Februar 1919 ausser Betrieb** gesetzt. Die Schiffahrt und Flösserei wird während dieser Zeit über das Wehr der Schleuse 12 geleitet und hat sich zu diesem Zwecke vorher, insbesondere wegen des zulässigen Tiefganges der Fahrzeuge, mit dem Wasserbauamte in Czarnikau ins Benehmen zu setzen.

Bromberg, den 26. November 1918.

Der Regierungspräsident.
In Vertretung:
gez. **Naumann.**

J.-Nr. 4913 Ib. B.

Anzeigenschluß nächster Nummer am 10. Januar

XXV. Jahrgang 1918
Heft 23/24
Dezember

50. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionirter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
6. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
7. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
8. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
9. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
10. Nordwestdeutscher Kanal-Verein zu Oldenburg i. Gr.
11. Ostdeutscher Fluß- und Kanalverein mit dem Sitze in Bromberg.
12. Ostpreußischer Provinzial-Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Königsberg i. Pr.
13. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
14. Provinzial-Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen zu Posen.
15. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
16. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
17. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
18. Verein für Schiffbarmachung der Lippe mit dem Sitze in Hamm i. W.
19. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
20. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Eisenach, Bahnhofstraße 23.
21. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, Witten a. d. Ruhr.
22. Verein zur Förderung des Ostkanals zu Thorn.

Amtliche Bekanntmachungen und Verordnungen der zuständigen Wasserbaubehörden gehen der Zeitschrift zur Veröffentlichung regelmäßig zu

Verantwortlicher Schriftleiter: **Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140**

Kommissions-Verlag von RUDOLF MOSSE, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

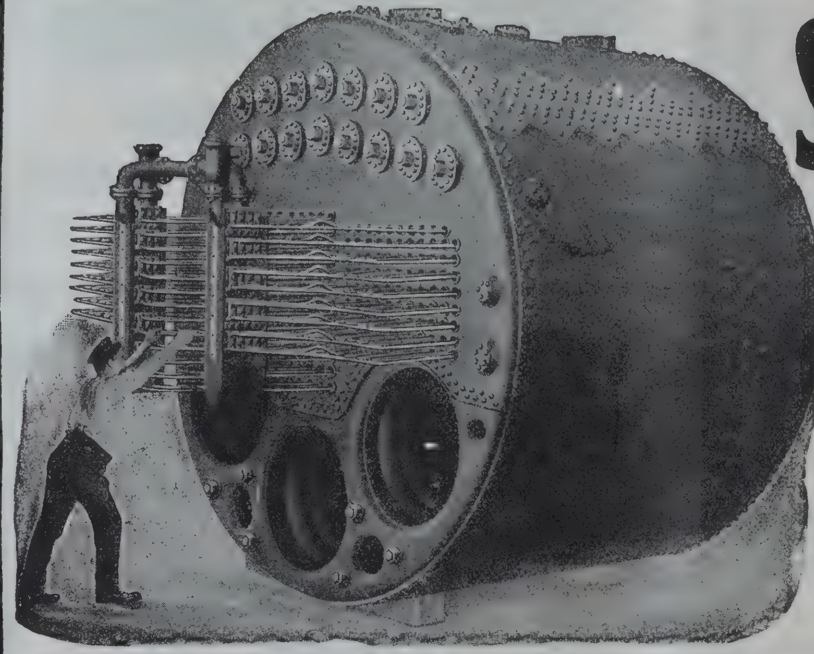
Alleinige Inseraten-Annahme: Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Berlin SW, Breslau, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln a. Rhein, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Straßburg i. Els., Stuttgart, Prag, Wien, Warschau, Basel, Zürich

Inhalts-Verzeichnis:

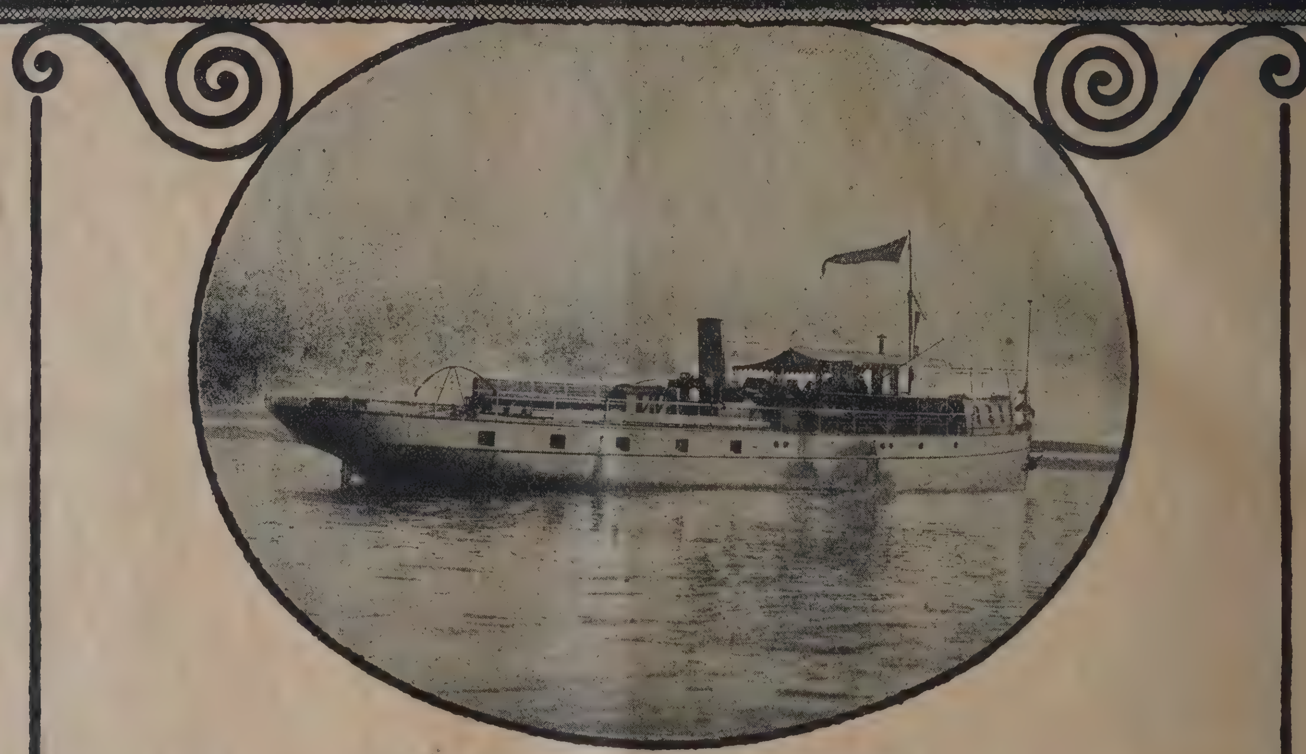


Aachen: Gebr. Blaise, Bahnspediteure.
„ C. Clermont. – Intern. Speditionshaus.
„ Speditions & Lagerhaus Aktiengesellschaft.
Aken a. d. E.: Hafen- und Lagerhaus-Actien-Gesellschaft.
Antwerpen: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Aschaffenburg: Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Aussig: G. Monglowski. – Internationale Transporte.
Baden-Baden: J. G. Devant. – Spedition, Lagerung, Inkasso.
Bamberg: Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Barmen-Rittershausen: Barmer Transport-u. Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H.
Basel: Burckhardt, Walter & Cie. Aktiengesellschaft.
Berlin: J. Lange & Co., Ritterstrasse 2. – Spedition und Lagerung.
„ Max Lissauer, W 9, Potsdamer Strasse 4. – Internationale Spedition.
„ Gotthold Lissel G. m. b. H., Berlin-Lichterfelde. – Spedition für Hafen Lichterfelde, Lankwitz und Steglitz.
„ Ernst Röbken, Potsdamer Str. 4. – Internationale Speditionen aller Art.
„ Berliner Paketfahrt-Gesellschaft Starke & Co.
„ C 2. A. Warmuth. – Spedition und Lagerung.
Beuthen, O.-S.: O.-S. Transp.-u. Lagerhaus-Ges. C. Kaluza. – Eig. Lagerhäuser. Verteilg. v. Waggonlad. nach Oberschles., Polen u. Oesterreich.
Bodenbach a. E.: Carl Kraetschmer, Ges. m. b. H. – Grenzverzoll., int. Transp.
Braunschweig: Louis Fricke. – Amtlicher Spediteur.
„ F. W. Noltemeyer. – Sped., Sammelverk., Lagerung, Möbeltransp.
Bremen: Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H.
„ Joh. Heckemann, gegründet 1831, auch in Hamburg.
„ Lehmann & Co. – Spedition, Lagerung, Versicherung.
„ Lexzau & Scharbau, gegründet 1879, auch in Hamburg.
„ Louis Neukirch, gegründet 1824. – Speditionsgeschäft.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Hamburg, Rotterdam u. Lübeck.
Bremen und Bremerhaven: Emil Ipsen. – Spediteur.
Brüssel: Soiron & Co., Internationale Transporte. Stammhaus Herbesthal.
Coblenz: Xavier Eckstein G. m. b. H. – Schiffahrt, Spedition.
„ Jos. Kost. – Spedition, Schiffahrt. Fernsprecher 207.
Cosel, Hafen: Gebr. Krause. – Reederei, Spedition. Fernspr.: Cosel 147.
Dortmund: David Noll. – Schiffsbefrachtg., Reederei-Vertretg., Kleinschiffahrt.
„ See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth Aktien-Gesellschaft. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Dresden: Gustav Emil Müller. – Spedition, Schiffahrt, Sammelverkehr. Eigene Speicher mit Gleisanschluss.
„ G. W. Vetter & Co. – Spedition, Lagerung, Schiffahrt.
Duisburg: Wilhelm vom Rath & Co. G. m. b. H. – Spedition und Schiffahrt.
Duisburg-Ruhrort: Friedrich Baumann. – Reederei, Spedition.
„ H. Milchsack. – Spedition und Schiffahrt.
Düren: Dürener Speditions- und Lagerhaus Otto Taenzer.
„ H. Milchsack. – Spedition und Schiffahrt.
Düsseldorf: C. I. Jonen Wwe. – Bahnamtliche Bestätterei und Spedition.
„ Ernst Unger. – Spedition und Rollfuhrwerk.
„ Carl Wiegandt & Co., Hofspediteure.
Eger (Böhmen): Ludwig Bendl. – Grenzverzollung, Sammelverkehre.
Elbing: Louis Thiel. – Spedition, Lagerung.
Essen (Ruhr): Gebr. van Eupen. – Amtliche Spediteure.
„ Gebrüder Hoppe, Hofspediteure. – Bahnamtliche Spedition.
Flensburg: H. Chr. Petersen. Tel.-Adr. „Bahnspediteur", Fernruf 279.
Frankfurt a. M.: Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H.
„ Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Frankfurt a. d. O.: H. C. Baswitz. – Spedition, Schiffahrt, Umschlag.
Gera (Reuss): Geraer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-A.-G. – Spedition, Bahnspedition, Sammelladungsverkehr, Möbeltransport, Lagerei.
Gleiwitz: A. Schlesinger. – Spedition und Verladung, Lagerhaus, gegründet 1840.
Gothenburg: Albin Ekner. – Umladung, Lagerung, Verzollung, Versicherung.
Graudenz: Rudolf Schimmelfennig. – Amtl. Bahnspediteur gegr. 1862. Sammelladung, Schiffahrt, Verzollung.
Hamburg: Hansen & Co. – Lagerung, Spedition und Rollfuhrwerk.
„ Joh. Heckemann, gegründet 1831, auch in Bremen.
„ G. Herrmann, Brauerstrasse 27/28. – See- und Flusstransporte.
„ Caesar Koch Nachf. (Inh. E. Müller). – Spedition u. Rollfuhrbetrieb.
„ Julius Krümling, Magdeburg und Hamburg. – Flussschiffahrtsreederei. Eigene Eildampfer- und Schleppdampferbetriebe.
„ Lexzau & Scharbau, gegründet 1879, auch in Bremen.
„ Max Lissauer. – Exportspedition, Hamburg 8.
„ Ernst Röbken. – See- und Flusstransporte, Umschlagverkehre.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Bremen, Rotterdam u. Lübeck.
„ Transport-Actien-Gesellschaft (vormals J. Hevecke) in Hamburg.
Hannover: Fritz Bäte. Telephon: Nord 3559, 3560, 3561. Abt. Eilgut: Nord 3562.
„ Paul Gruner – Hannover-Lindener Sammelladungsstelle und Lagerhaus, Wasserumschlag. Fernruf: Nord 441 und 307.
Herbesthal: Mond & Co. – Internationale Transporte.
„ Soiron & Co., Internationale Transporte, Filialen: Brüssel Verviers, Welkenraedt.

Ilmenau, Thür.: Otto Kutzleb. Fernruf: 37.
Kehl a. Rh.: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Köln a. Rh.: Axer & Hoven. – Spedition, Schiffahrt, Sammelverkehr, Umschlag, Lagerung. Tel.: A. 6823 (auch Köln-Kalk, Tel.: Kalk 139, 140).
„ Charlier & Co. – Spediteure. Gegr. 1843.
„ Albert Heimann. – Gegründet 1845.
„ Koll & Kubach. – Spedition, Dampfschiffahrt. Tel.: A., 5314.
„ H. Milchsack. – Spedition und Schiffahrt.
„ Speditions & Lagerhaus Aktiengesellschaft.
„ Lorenz Wilhelm Weber, Bahnspediteur.
Königsberg i. Pr.: E. Bartenwerfer, Inh. Max Meyer. Fernruf 366. – Spedition, Lagerhaus, Sammelverk., Wasserverfracht.
„ **u. Pillau:** Robert Meyhoefer. – See-, Fluss- und Landtransporte.
Leipzig: Ehrhardt Schneider, Sammelspediteur. – Abfertigung von Wagenladungen des In- und Auslandes in der denkbar kürzesten Frist. Lagerei mit Gleisanschluss. Verzollung. Sammelbücher und Expressverkehre.
Ludwigshafen a. Rh.: Bayer. Transportges. vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
„ Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.
Lübeck: G. Herrmann, Fischergrube 76. – See- und Flusstransporte.
„ Max Lissauer, Mengstrasse 18. – Exportspedition, Umschlagverkehr.
„ Ernst Röbken, Mengstr. 18. – See- u. Flusstransporte, Umschlagverkehre.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Bremen, Hamburg u. Rotterdam.
„ Transport-A.-G. (vorm. J. Hevecke) in Hamburg, Zweigniederl. Lübeck.
Magdeburg: Elblagerhaus-Aktiengesellschaft.
„ Julius Krümling, Magdeburg und Hamburg. – Flussschiffahrtsreederei. Eigene Eildampfer- und Schleppdampferbetriebe. Lagerei, Spedition. Fernsprecher 405, 1537, 1556, 1615, 1821.
„ Paul Siebert, Magdeburg. – Schiffahrt, Spedition, Lagerung, Lohnmahlwerk. Fernspr.: 7111, 7088. – Drahtanschrift: „Spedition".
Mainz a. Rh.: George Hirsch. – Spedition, Lagerung, Versicherungen. Tel. 2.
„ L. Lyssenhop & Co. G. m. b. H. – Spedition, Schiffahrt, Lagerbetrieb.
Mannheim: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Moldau, Grenzstat.: Carl Kraetschmer, G. m. b. H. – Grenzverzoll., int. Transp.
Mülheim a. Rh.: Karl Phil. Weber, gegr. 1844. – Spedition, Schiffahrt, Lagerei.
Myslowitz O.-S.: H. Mendelsohn. – Internationale Transporte, Verzollungen.
Neustrelitz: R. Weidinger Nfl. Inh.: Curt Müller. – Spedition, Lagerung.
Offenbach a. M.: G. L. Kayser. – Rhein- u. Mainschiff., Sped., Versich., Lagerung.
Oppeln: Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Koerber m. b. H.
„ E. Seidel. – Spedition und Möbeltransport.
Posen: Freudenreich & Cynka. – Spedition, Kommission und Möbeltransport.
„ Carl Hartwig, Kgl. Hofspediteur. – Spedition, Möbeltransp., Schiffahrt.
Potsdam: Grauel & Coqui. – Spedition, Schiffahrt, Lagerhäuser.
Regensburg: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
„ Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
„ Schenker & Co. – Spedition, Schiffahrt, Lagerung.
Riesa a. E.: Ernst G. Fritzsche. – Schiffahrt, Spedition, Lagerung.
„ Johann Carl Heyn, gegründet 1852. – Elbumschlag, Spedition, Lagerung.
Rotterdam: Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H.
„ Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Bremen, Hamburg u. Lübeck.
Rudolstadt i. Thür.: Bernh. Beer. – Bahnspedition, Möbeltransport.
Sassnitz: C. Faust jr., Spedition u. Handel, G. m. b. H. – Sonderdienst n. Schweden.
Schaffhausen (Schweiz): Burckhardt, Walter & Cie. Aktiengesellschaft.
Singen a. H.: „Translag" Oberrhein. Transport- u. Lagerhaus-Gesellsch. m. b. H.
Spandau: Curt Thomas (vorm. W. Degenhardt) — Hafenumschlag, Spedition, Rollfuhr, Lagerung, Schiffsverfrachtungen.
Stettin: Alfred Brandy. – Speditionen aller Art, Lagerung, Versicherung.
„ G. Herrmann, Bollwerk 1. – See- und Flusstransporte.
„ A. Hossfeld. – Spedition, Lagerung, Versicherung.
„ Th. Lindenberg (auch in Lübeck), gegr. 1863.
„ Hugo Moeller, gegründet 1873. – Spedition, Lagerung, Inkasso.
„ Ernst Paulsohn. – Speditionen aller Art, Lagerung, Inkasso.
„ Otto Tischendorf. – See- und Flusstransporte.
„ Hugo Witt Nachf. – Spedition, Lagerung, Inkasso.
Strassburg i. Els.: Seegmüller & Co., G. m. b. H. – Sped., Rollfuhrwerk, Lagerung.
Tetschen/Elbe: Carl Kraetschmer, Ges. m. b. H. – Grenzverzoll., intern. Transp.
Thorn: W. Boettcher. – Spedition, Möbeltransport, Lagerung, Schiffahrt, Verzollung.
Warnemünde: Aug. Dethloff, Bahnspediteur. – Grenzverzollung, Intern Transporte, Telephon 15 u. 115, Telegr. Spediteur Dethloff.
Würzburg: Franz Fitz. – Reederei, Spedition.
„ Mainschiffahrts-Genossensch. e. G. m. b. H., Generalvertr.: Franz Fitz.
„ Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Zürich I: Burckhardt, Walter & Cie. Aktiengesellschaft.







BENZ & CIE. RHEIN. AUTOMOBIL- u. MOTOREN-FABRIK A.G. ABTEILUNG MOTORENBAU MANNHEIM.

HEINRICH

LANZ

MANNHEIM

Dampf-

Dreschmaschinen

Bisher geliefert über 24000

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW19, Jerusalemer Strasse 46-49.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086507677